



UNIVERSIDAD
DE LA COSTA
1970
BARRANQUILLA, COLOMBIA

BARRANQUILLA. ¿CIUDAD JARDÍN?

DE LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN INCONCLUSOS A LA
"BARRANQUILLA FUTURA"

POR: KELLEN VILLARREAL PACHECO Y DANIEL ZARATE GONZALEZ







Barranquilla, ¿Ciudad Jardín?

*De los procesos de planificación urbanos
inconclusos a la Barranquilla Futura*

Kellen Villareal Pacheco | Daniel Zarate González



Barranquilla, ¿Ciudad Jardín?

*De los procesos de planificación urbanos inconclusos a la
Barranquilla Futura*

Autores

Kellen Villareal Pacheco

Daniel Zarate González

Trabajo final de grado para optar al título de arquitectos.

Tutores

PhD. Samuel esteban Padilla Llano

PhD. Cecilia Inés Galimberti

Departamento de Arquitectura y Diseño

Facultad de Arquitectura

Universidad de la Costa

2020

Agradecimientos

A Dios, el primer arquitecto urbanista de la historia, que diseñó para todos nosotros sus hijos el lugar perfectamente habitable, la tierra, quien nos ha dado la gracia de ejecutar este proyecto para titularnos como arquitectos y contribuirle en su obra maestra.

Agradecemos a nuestros padres Mario Villareal y Ermelinda Pacheco y Lizbeth González, quienes con su trabajo y esfuerzo nos han dado el privilegio de cursar la academia que nos titulará como profesionales, esperamos retribuir con gratitud cada uno de sus sacrificios, a ellos dedicamos este y cada uno de los logros que en el ámbito profesional alcancemos.

A Samuel Padilla Llano, un admirado nuestro, sin duda nos hemos sentido honrados de contar con el apoyo de este gran docente, tutor y amigo, que desde hace años nos ha contagiado su pasión por el conocimiento y la arquitectura y de quien hemos aprendido que tenemos el poder de viajar con nuestra imaginación y transformar con nuestros diseños y pensamientos el mundo en un lugar mejor.

A todos nuestros demás familiares, compañeros y amigos, que con su apoyo y compañía se han hecho partícipes de este logro para nosotros, en especial nuestros hermanos Cristian Zarate y Romario Villarreal, gracias por su lealtad y compañía incondicional.

Y finalmente a esas personas que quisimos siempre hacer sentir orgullosos de nuestros triunfos, pero se fueron antes de ellos, les dedicamos a nuestros abuelos Mario y Nicolasa y Sonia Garrido, que desde el cielo seguro sonrían al leer estas líneas, y ver cuánto hemos alcanzado, sus consejos y palabras de sabiduría permanecen vivos en nuestros corazones.

Resumen

Barranquilla, ciudad habitada no fundada. El actual distrito especial, industrial y portuario, en sus inicios históricos, no fue más que un lugar de paso en medio de los recorridos y viajes a lo largo del Río Magdalena y el Mar Caribe, dada su localización estratégica como punto intermedio entre Santa Marta y Cartagena, puertos pioneros en la economía del país. En torno al auge comercial de la época, que se daba directamente en los bordes del Río Magdalena, surgen cerca de la ciénaga de Barranquilla, los primeros asentamientos urbanos al rededor del Siglo XVII, de este modo se inició el crecimiento expansivo fragmentado de la ciudad sin planificación, ni conquista alguna, debido a que la expansión urbana se daba en la medida de las condiciones sociales y económicas de los habitantes barranquilleros.

El historiador francés Pierre D'Epagnonant, divide socialmente Barranquilla en dos, la opulenta izquierda del río Magdalena, conformada por el centro y las quintas y, por otro lado, el borde de la izquierda con poblaciones con menores recursos económicos con barrio abajo, Chiquinquirá, Rebolo y parte de San Roque. Así, desde sus inicios la ciudad se encontraba en fragmentos divididos por barreras sociales, económicas y territoriales de tal manera que el crecimiento y la expansión de los fragmentos permitió su unión, pero los bordes y fronteras invisibles siguen dividiendo la ciudad debido a su heterogeneidad.

Centrándonos en la problemática de fragmentación urbana, encontramos el planteamiento de Ebenezer Howard quién diseño un modelo de ciudad como solución a la problemática de expansión dada en el periodo post-industrialización, con estrategias de planificación urbana compacta en lugar de los pequeños fragmentos de la ciudad. De esta manera, basados en la teoría de “Ciudad Jardín” diseñada por Howard, desarrollamos una propuesta de cohesión urbana diseñada para la ciudad de Barranquilla, que emplazada con el esquema base de morfología de ciudad, cumpliendo la función de hilo conector que integre los fragmentos aislados derrumbe las barreras existentes dentro de esta, basados en vías peatonales, que a lo largo presentan un recorrido territorial y cronológico de la ciudad, exponiendo aspectos relevantes de Barranquilla, desarrollando así el modelo de ciudad de la “Barranquilla futura”.

Abstract

Barranquilla, an unfounded inhabited city. The current special, industrial and port district, in its historical beginnings, was nothing more than a place of passage in the middle of the routes and trips along the Magdalena River and the Caribbean Sea, given its strategic location as an intermediate point between Santa Marta and Cartagena, pioneer ports in the country's economy. Around the commercial boom of the time, which occurred directly on the edges of the Magdalena River, the first urban settlements arose near the Barranquilla swamp around the seventeenth century, in this way the fragmented expansive growth of the city began without planning, nor any conquest, because the urban expansion occurred according to the social and economic conditions of the Barranquilla inhabitants.

The French historian Pierre D'Epagnonant, socially divides Barranquilla in two, the opulent left of the Magdalena River, made up of the center and the fifths and, on the other hand, the edge of the left with populations with fewer economic resources with a neighborhood below, Chiquinquirá, Rebolo and part of San Roque. Thus, from its beginnings the city was in fragments divided by social, economic and territorial barriers in such a way that the growth and expansion of the fragments allowed their union, but the invisible borders and borders continue to divide the city due to its heterogeneity.

Focusing on the problem of urban fragmentation, we find the approach of Ebenezer Howard who designed a city model as a solution to the expansion problem given in the post-industrialization period, with compact urban planning strategies instead of the small fragments of the city. In this way, based on the "Garden City" theory designed by Howard, we developed an urban cohesion proposal designed for the city of Barranquilla, which, located with the basic scheme of city morphology, fulfilling the function of a connecting thread that integrates the isolated fragments collapse the existing barriers within it, based on pedestrian paths, which throughout present a territorial and chronological tour of the city, exposing relevant aspects of Barranquilla, thus developing the city model of the "future Barranquilla".

Tabla de Contenido

Contenido

Barranquilla, ¿Ciudad Jardín?	3
Barranquilla, ¿Ciudad Jardín?	4
Agradecimientos	5
Resumen	6
Abstrac	6
Tabla de Contenido.....	8
Índice de figuras.....	10
Introducción.....	15
Objetivos	20
Objetivos Específicos.....	20
Metodología	21
Capítulo 1. <i>Configuración y estructura de la Ciudad.</i>	24
Nacimiento de las ciudades.....	24
Ciudad preindustrial	26
Ciudad Industrial	27
Ciudad postindustrial	29
Las ciudades Latinoamericanas	30
Modelo de ciudades latinoamericanas	34
Barranquilla	41
.....	53
Capítulo 2. <i>Un vistazo al pasado</i>	54
.....	57
La utopía de Ebenezer HOWARD	58
De la utopía a lo híbrido	67
Modelo de ciudad jardín en América	71
Forest Hill	75
Morfología de “Forest Hills”	76
Modelo de CITY BEATIFUL.....	81
Del plan L’Enfant al Plan McMillan.....	82




La Ciudad Jardín en Latinoamérica.....	83
MÉXICO.....	84
BRASIL (Sao Paulo)	92
ESTADOS UNIDOS.....	96
COLOMBIA.....	100
.....	113
Capítulo 3. <i>Hacia un modelo Urbanístico de la Barranquilla Futura</i>	114
Relato de un desarrollo urbano fragmentado	114
Propuesta De un posible Modelo Urbanístico para Barranquilla	139
Capítulo 4. <i>Conclusiones</i>	127
Índice de Palabras.....	

Índice de figuras

Figura 1. Ciudad antigua.	24
Figura 2. Ciudad pre-industrial.	26
Figura 3. Ciudad industrial Ciudad antigua.	27
Figura 4. Ciudad post industrial. Fuente: Padilla Llano, S. (2020). Del proyecto urbano al proyecto de espacio público participativo: Un enfoque histórico. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 24(1), 67-82.	29
Figura 5. Modelo de la ciudad latinoamericana por J. Bähr, A. Borsdorf y G. Mertins.	33
Figura 6. Modelo estructural de las ciudades medias en México.	34
Figura 7. Modelo estructural de las ciudades medias en México.	35
Figura 8. Modelo estructural de las ciudades medias en México.	36
Figura 9. Modificado de Bähr, Borsdorf y Janoschka, (2003)	38
Figura 10. En las zonas periféricas de Resistencia, la fragmentación socio espacial es un fenómeno cada vez más frecuente.	39
Figura 11. Ondas urbanas. Factor: FRAGMENTACIÓN Fuente: Propia	40
Figura 12. Tipos de fragmentación urbana Fuente: Propia	41
Figura 13. Trazado urbano cuadricular Fuente: Plano de Barranquilla, grafico www.displate.com / www.pinterest.com	43
Figura 14. Traza ortogonal dentro de Barranquilla.	45
Figura 15. Trazado urbano radiocéntrico	46
Figura 16. Trazado radiocéntrico de Barranquilla	47
Figura 17. Trazado irregular deliberado	48
Figura 18. Plano indicando el trazado irregular deliverado en Barranquilla Fuente: Diseño propio, basado en plano de Barranquilla grafico de www.displate.com	49
Figura 19: Estructura socioeconómica de Barranquilla Fuente: Elaboración propia.	51
Figura 20. Ciudad industrial - Siglo XIX.	54
Figura 21. Teoría de los tres imanes, por Ebenezer Howard Fuente: http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html.	58
Figura 22. Interpretación del esquema de la ciudad-jardín tipo. Estructura vial.	61
Figura 23 Interpretación del esquema de la ciudad-jardín tipo. Estructura de las zonas verdes.	62
Figura 24. Interpretación del esquema de la ciudad-jardín tipo. Estructura de la edificación.	63
Figura 25. . The social City, ejemplo propuesto por Howard, 6 ciudades periféricas y la ciudad jardín central, conectadas por medio de canales y vías férreas.	64
Figura 26. Ebenezer Howard. Diagramas nº 4 y 5 de la ciudad-jardín, comparando el crecimiento habitual (desordenado) con el propuesto para las ciudades jardín (ordenado).	65
Figura 27 Ebenezer Howard. Diagrama N°2 de la ciudad jardín. La ciudad y su entorno (32.000 habitantes para unas 2.000 Hectáreas.	66
Figura 28. Ebenezer Howard. Diagrama nº 3 de la ciudad-jardín, mostrando un sector circular con la distribución de la ciudad.	66
Figura 29. Letchworth Garden City. Plan de Barry Parker y Raymond Unwin.	67
Figura 30. Hampstead Garden Suburb. Plan inicial de Barry Parker y Raymond Unwin.	68
Figura 31. Hampstead Garden Suburb. Detalle del centro urbano.	69
Figura 32. Hampstead Garden Suburb. Detalle del centro urbano.	70
Figura 33. vista aérea de la ciudad de Letchworth Garden - Inglaterra, esta es considerada como la primera ciudad jardín.	71

- Figura 34. Vista urbana de Newport New – Virgínea 1930-1945 Estados Unidos - Colección de los hermanos Tichnor.** 73
- Figura 35. Vista urbana residencial de Newport New - Virgínea Estados Unidos - Colección de los hermanos Tichnor.** 74
- Figura 36. Vista urbana comercio y vía principal de Newport New – Virgínea 1930-1945 Estados Unidos - Colección de los hermanos Tichnor.** 75
- Figura 37. Forest Hills Nueva York - Estados Unidos 1918.** 76
- Figura 38. Morfología de Forest Hill, más expansión.** 78
- Figura 39. Contraste entre Forest Hill y Manhattan- New York – Estados Unidos.** 79
- Figura 40. Forest Hill -New York - Estados Unidos. Fuente:** <http://www.scoutingny.com/the-village-in-the-forest/> 80
- Figura 41. Foto aérea de Forest Hill en invierno. Fuente:** <https://co.pinterest.com/pin/327777679100825284/> 80
- Figura 42. Washington - Estados Unidos. Fuente:** www.google.com/imagenes 81
- Figura 43. Dibujo de Le Corbusier. Fuente:** Girsberger Boesiger, Le Corbusier 1910-65. 83
- Figura 44. Granja Sanitaria de Popotlán -Ciudad de México 1925. Fuente:** <https://www.academiadeartes.org.mx/jose-villagran-gal> 85
- Figura 45 Plano de predios Chapultepec Heights –México. Fuente:** <https://grandescasasdemexico.blogspot.com/2016/04/loma-del-rey-n-920-lomas-chapultepec.html> 86
- Figura 46 Vista aérea urbana de Loma de Bella Vista -México. Fuente:** Google Bing Maps 86
- Figura 47. Plano de la sección Insurgentes –Hipódromo – México 1926. Fuente:** <https://grandescasasdemexico.blogspot.com/2015/05/residencia-de-la-familia-cruz-en-la.html> 87
- Figura 48 Dibujo de la propuesta de Ciudad Jardín para la zona universitaria en Xalapa de Modesto A. Rolland (1925). Fuente:** Hernández Pacheco et al, Movilidad urbana sustentable. Primera Etapa del Plan Maestro para la Zona UV Xalapa. 88
- Figura 49. Perspectiva del anteproyecto para la “Ciudad Agrícola” en Pabellón de Arteaga, Aguascalientes. Dibujo de 1929 de J.J. Serrano y V. Pingarrón bajo la idea de Ignacio López Bancalari. Fuente:** Ignacio López Bancalari, La “Ciudad Agrícola” en los Sistemas Nacional de Riego 91
- Figura 50. Dibujo de la propuesta de Ciudad Jardín para la zona universitaria en Xalapa de Modesto A. Rolland (1925). Fuente:** Hernández Pacheco et al, Movilidad urbana sustentable. Primera Etapa del Plan Maestro para la Zona UV Xalapa 91
- Figura 51. Barrios las Américas -Sao Paulo Brasil.** 94
- Figura 52. Jardín América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura – Silvia Wolff.** 95
- Figura 53. Vista Aérea barrio Las Americas 1940. Fuente:** Jardín América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura – Silvia Wolff. 96
- Figura 54. Plan L'Enfant de Peter Charles L'Enfant de 1791, Washington, D.C. Fuente:** https://en.wikipedia.org/wiki/L%27Enfant_Plan#/media/File:L'enfant_plan_of_Washington,_D.C..jpg 97
- Figura 55. El Plan L'Enfant para Washington redibujado por Andrew Ellicott en 1793. Se remarca el Mall central que protagonizará el McMillan Plan. Fuente:** <http://urban-networks.blogspot.com/2012/04/washington-del-plan-lenfant-al-mcmillan.html> 98
- Figura 56. The McMillan Plan (1901). National Capital Planning Commission, Washington, DC. Fuente:** https://en.wikipedia.org/wiki/McMillan_Plan 99
- Figura 57. Perspectiva del proyecto elaborado por la comisión McMillan. Fuente:** <http://urban-networks.blogspot.com/2012/04/washington-del-plan-lenfant-al-mcmillan.html> 100
- Figura 58. Barrio El Prado - Medellín Fuente:** Periódico "El Colombiano" 101

- Figura 59. Casa en Barrio Prado. Medellín - Colombia. 102
- Figura 60. Casa del barrio manga - Cartagena colombia. Fuente: <https://www.vuelaviajes.com/viajar-a-cartagena-de-indias-en-colombia/> 103
- Figura 61. Residencia(mansión) de estilo republicano - Cartagena Colombia Fuente: <https://colombiarents.com/mansion-manga-cartagena/> 104
- Figura 62. Residencia Velez Danís Cartagena Colombia barrio Manga Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442105>
- Figura 63 Residencia Covo Cartagena Colombia barrio Manga. Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442105>
- Figura 64. Residencia Niza Cartagena Colombia barrio Manga Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442106>
- Figura 65. Residencia Román Cartagena Colombia barrio Manga. Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442106>
- Figura 66. Bulevar central barrio prado 1920 Barranquilla - Colombia Fuente: Álbum de boda de plata de la compañía urbanizadora El Prado, Karl Parrish, Universidad del norte. 107
- Figura 67. Mapa de la Urbanización El Prado Barranquilla – Colombia, 1922. Fuente: Archivo- Karl Parrish Universidad del Norte 109
- Figura 68. Imagen actual del hotel del prado- Barranquilla - Colombia. Fuente: <https://www.booking.com/hotel/co/el-prado.es.html> 110
- Figura 69. Residencia Osorio Barrio el prado Barranquilla - Colombia. Fuente: “Barrio el prado un vistazo al pasado” 111
- Figura 70. Antigua casa barrio el parado Barranquilla Colombia. Fuente: Diana Meyer Vengoechea 111
- Figura 71. Antigua casa barrio el parado Barranquilla Colombia. Fuente: Diana Meyer Vengoechea 112
- Figura 72. Antigua casa barrio el parado Barranquilla Colombia. Fuente: Carlos Capella / EL TIEMPO 112
- Figura 73. Recorridos de los indígenas por Barranquilla. Fuente: Propia, basada en el plan regulador de Barranquilla. 117
- Figura 74. Ocupación espacial discontinua del sitio de libres. Fuente: Propia, basada en el plan regulados de Barranquilla. 118
- Figura 75. Genesis de Barranquilla Fuente: Propia, basada en compilación: Barranquilla: Lecturas urbanas. 119
- Figura 76. Parcelación inicial de Barranquilla, Barrancas de San Nicolas(S.XVII) Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre. 120
- Figura 77. Crecimiento gradual de Barranquilla. Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre 121
- Figura 78. Crecimiento de Barranquilla e instauración del territorio Atlanticense. Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre. 122
- Figura 79. Crecimiento gradual del territorio Barranquillero Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre 123
- Figura 80. Extensión del territorio Barranquillero. Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre. 124
- Figura 81. Configuración espacial de Barranquilla en 1938. Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre. 125
- Figura 82. Extensión y expansión del territorio de Barranquilla Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre. 126

- 
- Figura 83. Maestría Cohesión urbana Bon Pastor y Baró de Viver.. Fuente: Universidad de Barcelona. Edición propia 128**
- Figura 84. Plano U5 - sistemas de espacio público. Fuente: Plan De ordenamiento de Barranquilla (P.O.T) 130**
- Figura 85. Gran malecón del Río - Barranquilla - Colombia. Foto tomada por: Mónica Barreneche. Fuente: <https://www.archdaily.co/co/925435/espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto/5d8adf09284dd1d30f000093-espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto-foto?net> 131**
- Figura 86. Vista del Skyline de Barranquilla desde el río Magdalena. Foto tomada por: Desconocido Fuente: www.googlemaps.com 132**
- Figura 87. Proyección del parque del batallón planteada por el plano Sistemas de espacio público. Fuente: Plano U5 Sistema de espacio público - P.O.T de Barranquilla 133**
- Figura 88. Imagen Lote Batallón de paraíso - Barranquilla Colombia. Fuente: Google Earth Edición: Propia. 133**
- Figura 89. Proyecto Parque Batallón de paraíso. Imagen de: EDUBAR. Fuente: Periódico El Heraldó 134**
- Figura 90. Render Proyecto parque Batallón Paraíso - Barranquilla - Colombia. Fuente: <https://www.agenciavirgiliobarco.gov.co/Proyectos/Paginas/Traslado-de-batallones.aspx> 135**
- Figura 91. Fragmento Plano de sistemas de espacio público U5 Fuente: P.O.T de Barranquilla 137**
- Figura 92. Proyección aproximada de las zonas destina para el uso del espacio público Fuente: Google earth Elaboración: propia 137**
- Figura 93. Combinación de conceptos. Bandera de Barranquilla -Modelo de Ciudad Jardín. Fuente: www.google.com/imagenes Edición: Propia 138**
- Figura 94. Primera idea de diseño. Fuente: Elaboración propia 139**
- Figura 95. Zonificación de propuesta de diseño Fuente: Elaboración Propia 140**
- Figura 96. Esquema básico propuesta de diseño Fuente: Elaboración Propia 141**
- Figura 97. Gráfico de espacio público de la propuesta. Fuente: Propia 143**
- Figura 98. Gráfico carril de bicicletas de la propuesta. Fuente: Propia 143**
- Figura 99. Gráfico de espacio público de la propuesta. Fuente: Propia 144**
- Figura 100. Grafico de espacio público de la propuesta. Fuente: Propia 145**
- Figura 101. Gráfico de espacio público de la propuesta. Fuente: Propia 145**

Índice de tablas

Tabla 1. Análisis de la densidad urbana y la fragmentación que esta causa en los diversos sectores de la ciudad. 52

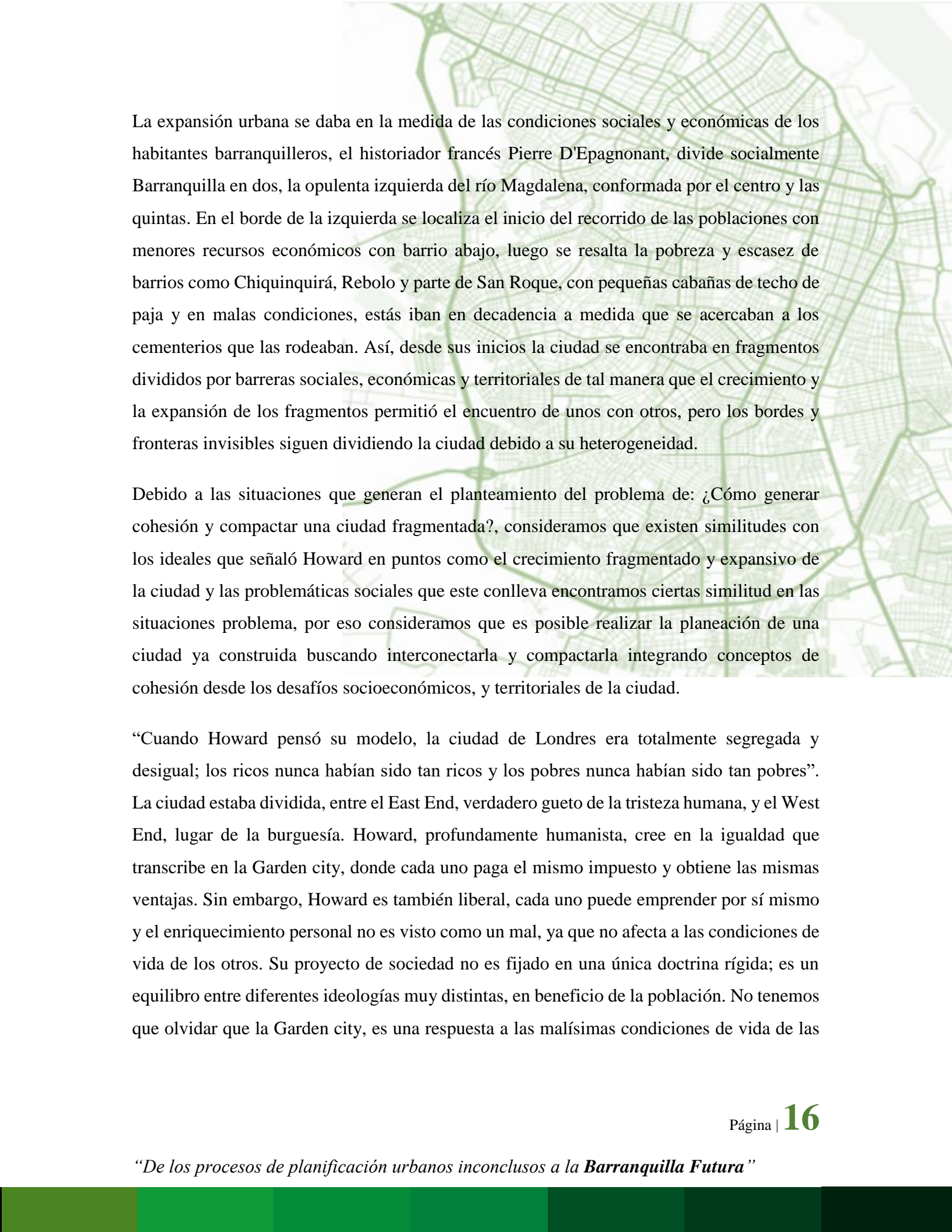
Tabla 2. Análisis del espacio publico en las diferentes localidades por estrato socioeconómico en la ciudad de Barranquilla. 52



Introducción

El crecimiento expansivo descontrolado y la congestión urbana que se dio luego de la Revolución Industrial, donde la mayor parte de los residentes de la población se albergaron en las periferias de la ciudad, lo que generó un crecimiento expansivo de las ciudades, deterioro de la calidad de vida, fundación de ciudades periféricas (denominadas luego “ciudades dormitorio”), descentralización de las grandes ciudades, de población rural, entre otras características de este fenómeno, fueron el fundamento de las ideas de Ebenezer Howard (1850-1928), quien planteó según su criterio por el mismo denominadas: “ciudad jardín”. Su propuesta consistía en construir una serie de ciudades pequeñas esquematizadas según el proceso de planificación urbana con fácil acceso, debido a su cercanía, con el espacio rural; generando entre ellas conexiones a partir de los ejes viales y esquemas varios de interconectividad.

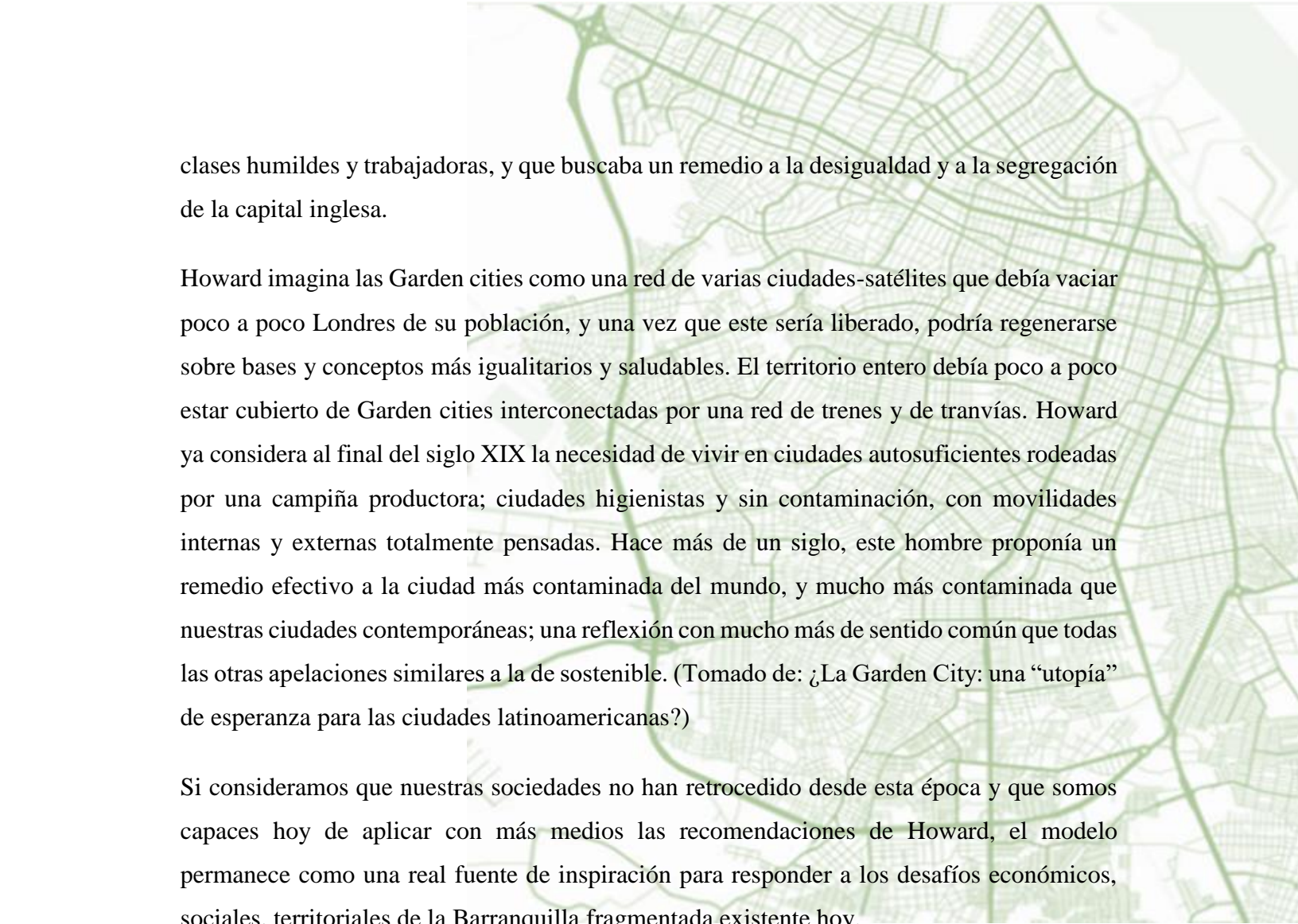
Howard entre su propuesta plantea estrategias de planificación urbana que formen una ciudad compacta en lugar de los pequeños fragmentos de la ciudad, apuntando a la calidad de vida de los residentes y preparar la ciudad para el proceso de extensión y crecimiento de la ciudad hacia la zona rural. Al considerar que varias de las situaciones que ocasionan tales problemáticas es posible asociar la ciudad fragmentada que inspiró al pensante Howard a desarrollar los esquemas de la ideal y compacta ciudad jardín; evidentemente el contexto histórico es totalmente diferente al de la ciudad de Barranquilla, que en sus inicios históricos, no fue más que un lugar de paso en medio de los recorridos y viajes a lo largo del Río Magdalena y el Mar Caribe, dada su localización estratégica como punto intermedio entre Santa Marta y Cartagena. Al transcurrir el tiempo se dieron los primeros asentamientos urbanos, según investigaciones de Néstor Madrid, las circunstancias históricas permiten considerar que el primer asentamiento de Barranquilla se estableció a las orillas de ciénaga (actualmente el canal o caño del mercado), desde el siglo XVII, de este modo se inició el crecimiento expansivo fragmentado de la ciudad sin planificación, ni conquista alguna. Barranquilla de un fútil lugar de estadías temporales pasó a ser una ciudad con importante comercio industrial y portuario.

A faint, green-tinted map of Barranquilla, Colombia, serves as the background for the page. It shows the city's grid-like street pattern and its proximity to the Magdalena River.

La expansión urbana se daba en la medida de las condiciones sociales y económicas de los habitantes barranquilleros, el historiador francés Pierre D'Epagnonant, divide socialmente Barranquilla en dos, la opulenta izquierda del río Magdalena, conformada por el centro y las quintas. En el borde de la izquierda se localiza el inicio del recorrido de las poblaciones con menores recursos económicos con barrio abajo, luego se resalta la pobreza y escasez de barrios como Chiquinquirá, Rebolo y parte de San Roque, con pequeñas cabañas de techo de paja y en malas condiciones, éstas iban en decadencia a medida que se acercaban a los cementerios que las rodeaban. Así, desde sus inicios la ciudad se encontraba en fragmentos divididos por barreras sociales, económicas y territoriales de tal manera que el crecimiento y la expansión de los fragmentos permitió el encuentro de unos con otros, pero los bordes y fronteras invisibles siguen dividiendo la ciudad debido a su heterogeneidad.

Debido a las situaciones que generan el planteamiento del problema de: ¿Cómo generar cohesión y compactar una ciudad fragmentada?, consideramos que existen similitudes con los ideales que señaló Howard en puntos como el crecimiento fragmentado y expansivo de la ciudad y las problemáticas sociales que este conlleva encontramos ciertas similitud en las situaciones problema, por eso consideramos que es posible realizar la planeación de una ciudad ya construida buscando interconectarla y compactarla integrando conceptos de cohesión desde los desafíos socioeconómicos, y territoriales de la ciudad.

“Cuando Howard pensó su modelo, la ciudad de Londres era totalmente segregada y desigual; los ricos nunca habían sido tan ricos y los pobres nunca habían sido tan pobres”. La ciudad estaba dividida, entre el East End, verdadero gueto de la tristeza humana, y el West End, lugar de la burguesía. Howard, profundamente humanista, cree en la igualdad que transcribe en la Garden city, donde cada uno paga el mismo impuesto y obtiene las mismas ventajas. Sin embargo, Howard es también liberal, cada uno puede emprender por sí mismo y el enriquecimiento personal no es visto como un mal, ya que no afecta a las condiciones de vida de los otros. Su proyecto de sociedad no es fijado en una única doctrina rígida; es un equilibrio entre diferentes ideologías muy distintas, en beneficio de la población. No tenemos que olvidar que la Garden city, es una respuesta a las malísimas condiciones de vida de las



clases humildes y trabajadoras, y que buscaba un remedio a la desigualdad y a la segregación de la capital inglesa.

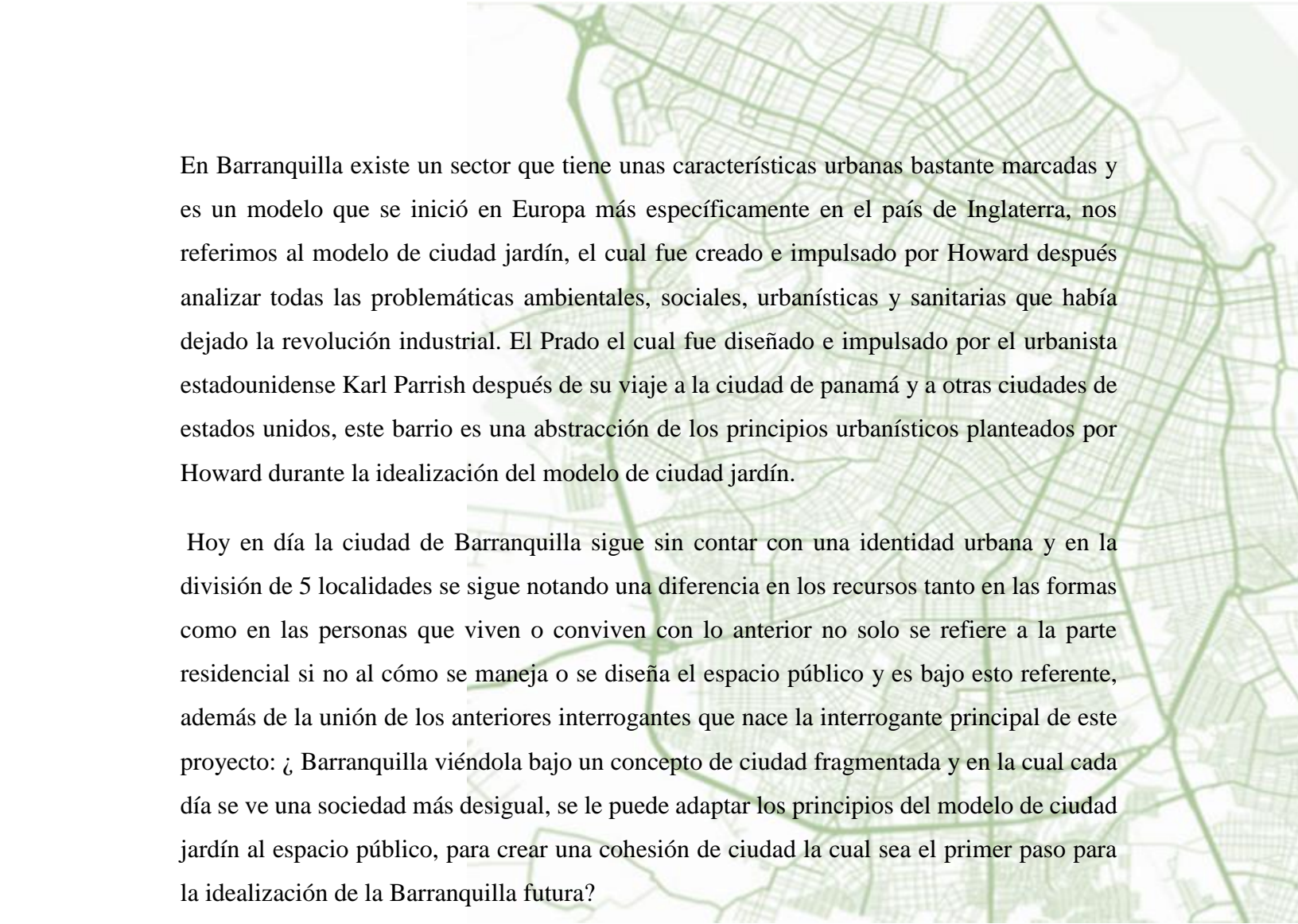
Howard imagina las Garden cities como una red de varias ciudades-satélites que debía vaciar poco a poco Londres de su población, y una vez que este sería liberado, podría regenerarse sobre bases y conceptos más igualitarios y saludables. El territorio entero debía poco a poco estar cubierto de Garden cities interconectadas por una red de trenes y de tranvías. Howard ya considera al final del siglo XIX la necesidad de vivir en ciudades autosuficientes rodeadas por una campiña productora; ciudades higienistas y sin contaminación, con movibilidades internas y externas totalmente pensadas. Hace más de un siglo, este hombre proponía un remedio efectivo a la ciudad más contaminada del mundo, y mucho más contaminada que nuestras ciudades contemporáneas; una reflexión con mucho más de sentido común que todas las otras apelaciones similares a la de sostenible. (Tomado de: ¿La Garden City: una “utopía” de esperanza para las ciudades latinoamericanas?)

Si consideramos que nuestras sociedades no han retrocedido desde esta época y que somos capaces hoy de aplicar con más medios las recomendaciones de Howard, el modelo permanece como una real fuente de inspiración para responder a los desafíos económicos, sociales, territoriales de la Barranquilla fragmentada existente hoy.

Planteamiento del Problema

Si analizamos la evolución de Barranquilla precisamos que fue un crecimiento esporádico, puesto que, al no ser una ciudad fundada, y al igual que en muchas ciudades Latinoamérica, no se planteó un plan que contemplara la expansión o la caracterización dando por hecho el que no se realizó un proceso de planificación urbana. Simplemente fueron hechos improvisados que de apoco fueron derivando en los trazados que hoy en día conocemos (todo esto hablando de la parte histórica y antigua de la ciudad. Más conocido como centro histórico). Las consecuencias de no ser planificado pueden dar un inicio al por que se considera la ciudad de Barranquilla como una urbe fragmentada, el por qué existe una diferencia tan amplia entre las zonas socioeconómicas de altos recursos y las zonas de escasos. Al analizar lo anterior surge el primer interrogante, el cual es: ¿Qué sería de Barranquilla si su nacimiento hubiera sido planificado?

Es muy fácil decir que los problemas de la ciudad se proceden simplemente por no ser una ciudad fundada, o por no tener una planificación desde el principio de su construcción; pero si se analiza ciudades colombianas como Cartagena la cual si fue fundada y es una de las ciudades con más historia del país nos dan paso a decir que no todo viene desde la conceptualización del término “Fundación” sino que también se debe involucrar en lo que se decide hacer después, en cómo se organiza una ciudad para conservar y expandir su identidad. Al pasar de los años y siguiendo con la visión de expansión y de asentamiento de un lugar el cual se le quitó el título “de paso” y se vuelve un entorno estable para el desarrollo de una sociedad; he ahí cuando nacen las primeras propuestas de transformación, diseño y caracterización de entorno, basándose en conceptos de espacios en la combinación de planos horizontales y verticales, pero sin poseer un factor llamado identidad, si bien Barranquilla cuenta con una rica mezcla de modelos arquitectónicos tales como el Art-deco, el Neogótico, el estilo Republicano, etcétera. No existe un modelo urbano en la malla de trazados o en la sección del espacio público que identifique a la ciudad con referencia a otras ciudades del mundo, y es bajo este análisis que surge el segundo interrogante: ¿Cuál es la identidad de Barranquilla?



En Barranquilla existe un sector que tiene unas características urbanas bastante marcadas y es un modelo que se inició en Europa más específicamente en el país de Inglaterra, nos referimos al modelo de ciudad jardín, el cual fue creado e impulsado por Howard después analizar todas las problemáticas ambientales, sociales, urbanísticas y sanitarias que había dejado la revolución industrial. El Prado el cual fue diseñado e impulsado por el urbanista estadounidense Karl Parrish después de su viaje a la ciudad de Panamá y a otras ciudades de Estados Unidos, este barrio es una abstracción de los principios urbanísticos planteados por Howard durante la idealización del modelo de ciudad jardín.

Hoy en día la ciudad de Barranquilla sigue sin contar con una identidad urbana y en la división de 5 localidades se sigue notando una diferencia en los recursos tanto en las formas como en las personas que viven o conviven con lo anterior no solo se refiere a la parte residencial si no al cómo se maneja o se diseña el espacio público y es bajo esto referente, además de la unión de los anteriores interrogantes que nace la interrogante principal de este proyecto: ¿ Barranquilla viéndola bajo un concepto de ciudad fragmentada y en la cual cada día se ve una sociedad más desigual, se le puede adaptar los principios del modelo de ciudad jardín al espacio público, para crear una cohesión de ciudad la cual sea el primer paso para la idealización de la Barranquilla futura?

Objetivos

Estudiar un modelo urbanístico para la Barranquilla futura a partir del análisis de los modelos inconclusos desarrollados en la primera mitad del Siglo XX en la Ciudad de Barranquilla y así poder establecer los criterios de urbanización que podrían seguirse para una Barranquilla Futura.

Objetivos Específicos

- Estudiar el modelo de ciudad jardín planteado por Howard, y su proceso de implementación del en algunas de las ciudades latinoamericanas.
- Identificar el modelo de ciudad en la Barranquilla existente, como resultados de la plantación de ciudad y su crecimiento demográfico segregado.
- Identificar los fragmentos de ciudad que tiene Barranquilla, su origen y crecimiento cronológico de la ciudad, sus características particulares y localización.
- Investigar sobre los posibles planes piloto de ciudad y modelos urbanísticos europeos desarrollados para ciudades latinoamericanas (entre esas Barranquilla) por grandes arquitectos, como Le Corbusier, Howard... entre otros. Descubriendo así los ideales planteados de la Barranquilla "que nunca fue".
- Investigar sobre el proceso de aplicación de los planes maestros implementados en las ciudades hito del mundo, tomando como referencia en las cuales aún están vigentes y funcionales los ideales de ciudad jardín, y otros modelos de generación de ciudad.
- Reconocer la línea de crecimiento de la ciudad, identificando así los patrones de expansión urbana de Barranquilla a lo largo de su desarrollo histórico.
- Reconocer las diversas trazas urbanas de la ciudad, buscando crear relaciones y conectividad que integre toda la ciudad en una sola traza urbana, siguiendo los esquemas del modelo de ciudad jardín.

Metodología

Dentro del proceso de investigación de Barranquilla ciudad futura y cohesionada por el hilo conector que une los fragmentos de Ciudad desarrollamos un diseño metodológico que consiste la investigación, específicamente en un recorrido urbano, social, histórico y temporal alrededor de referentes urbanísticos, que a partir de modelos urbanos como de Howard y los planteados por otros diseñadores, arquitectos, historiadores y urbanistas; Encuentra soluciones a las problemáticas de fragmentación y división social.

En medio de este recorrido investigativo desarrollamos una serie de actividades metodológicas que nos permitieron concebir información, puntos de vista, análisis comparativos, estudios morfológicos, análisis cronológico, etc. en cuanto a la información requerida para nuestro proyecto de investigación.

Inicialmente desarrollamos una ardua investigación urbana que nos permitiera estudiar el concepto del modelo urbano de Ciudad Jardín y su implementación en las locaciones inicialmente abarcadas y su recorrido histórico que le permitió pasar de ser un modelo europeo a convertirse en un referente urbano incluso para las ciudades latinoamericanas encontramos en la investigación el transcurrir y el recorrido que se ejecutó para emplazar el modelo urbano de Howard Incluso en ciudades latinoamericanas relativamente contemporáneas.

Luego al aterrizar el modelo urbano desarrollamos un análisis investigativo sobre los inicios poblacionales de Barranquilla estudiando su traza urbana en medio de la cronología histórica de la ciudad de tal manera que pudiéramos comprender la razón y raíz de las problemáticas de fragmentación al comprender que se dieron en medio de la expansión de la ciudad que crecía constantemente luego de sus inicios poblacionales, debido a que la ciudad de Barranquilla no se fundó y diseñó previamente.

Finalmente luego de este viaje en medio del conocimiento y el recorrido histórico y urbano realizado pretendemos plantear un modelo urbanístico de Ciudad basado en las propuestas base de Ebenezer Howard en el modelo de Ciudad Jardín de tal manera que no repliquemos

el modelo existente ni mucho menos le copiamos sino que diseñemos a partir de sus ideales un nuevo modelo urbano para la ciudad de Barranquilla de esta forma a través de sistemas esquemáticos logrados a partir de los debates e intercambios de información entre compañeros se haga posible una proyección y diseño de la Barranquilla Futura.



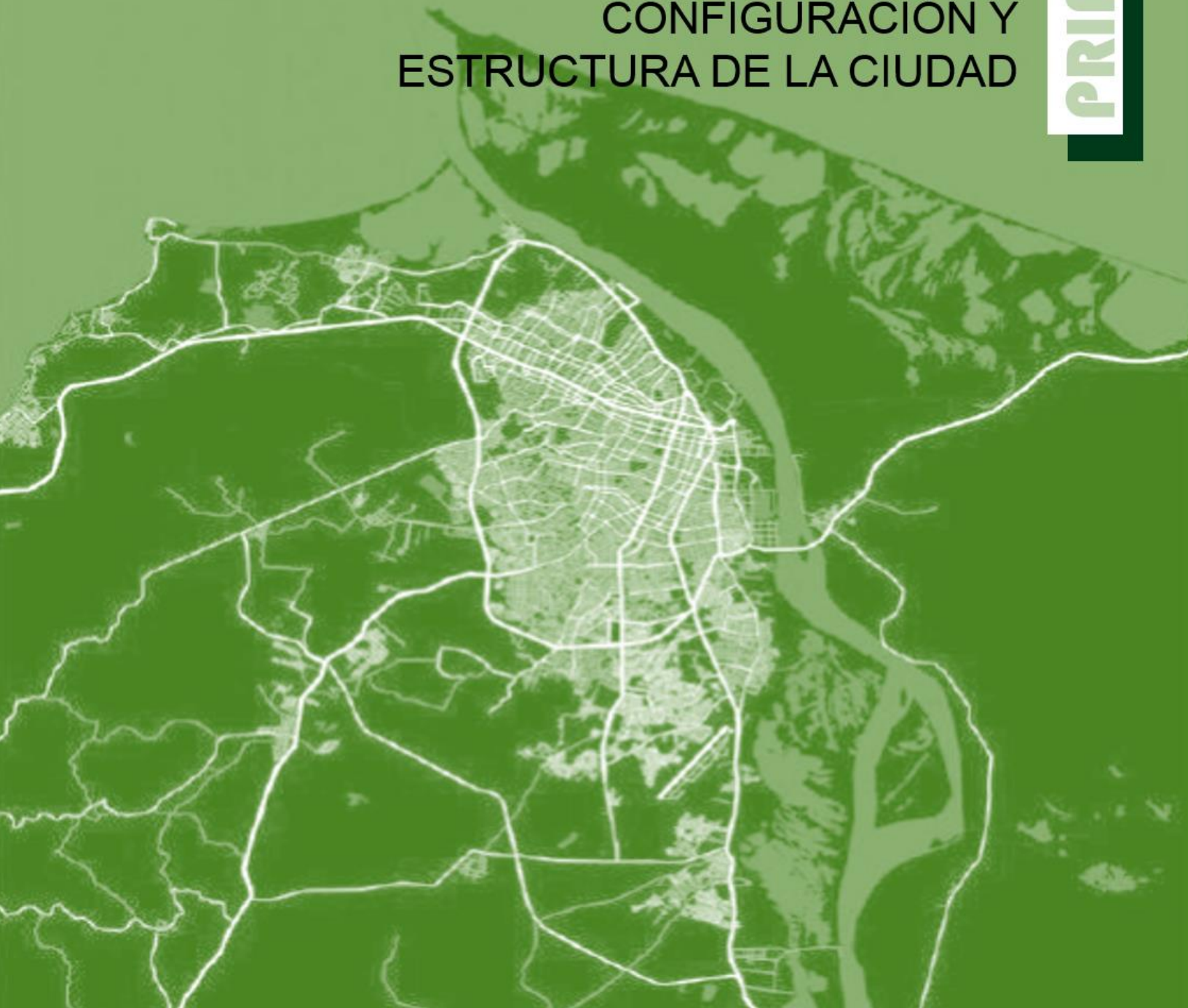
DE LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN INCONCLUSOS A LA
"BARRANQUILLA FUTURA"

CNP

CONFIGURACIÓN URBANA

CONFIGURACIÓN Y
ESTRUCTURA DE LA CIUDAD

PRIMERO



Capítulo 1. *Configuración y estructura de la Ciudad.*

Nacimiento de las ciudades

El ser humano desde su nacimiento ha conservado la necesidad de socializar. Si se revisa los antecedentes se puede apreciar que desde la época paleolítica ya se encontraban principios de pensamientos urbanistas y si a esto le sumamos la decisión de las poblaciones nómadas hacia el sedentarismo, puesto que el descubrimiento de actividades como la agricultura abrieron un nuevo campo al cual podríamos llamar como seguridad alimenticia, la cual de apoco fue evolucionando he incluyendo la domesticación de animales, pero el factor más influyente fue la domesticación de las personas puesto que se empiezan a establecer nuevos ordenes de control hacia los excedentes alimenticios y la diversificación colectiva. Estos aspectos llevaron a la ocupación permanentes de los territorios.

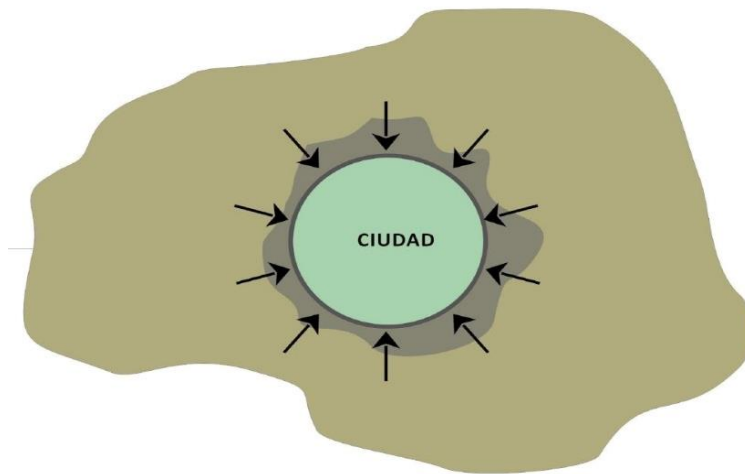
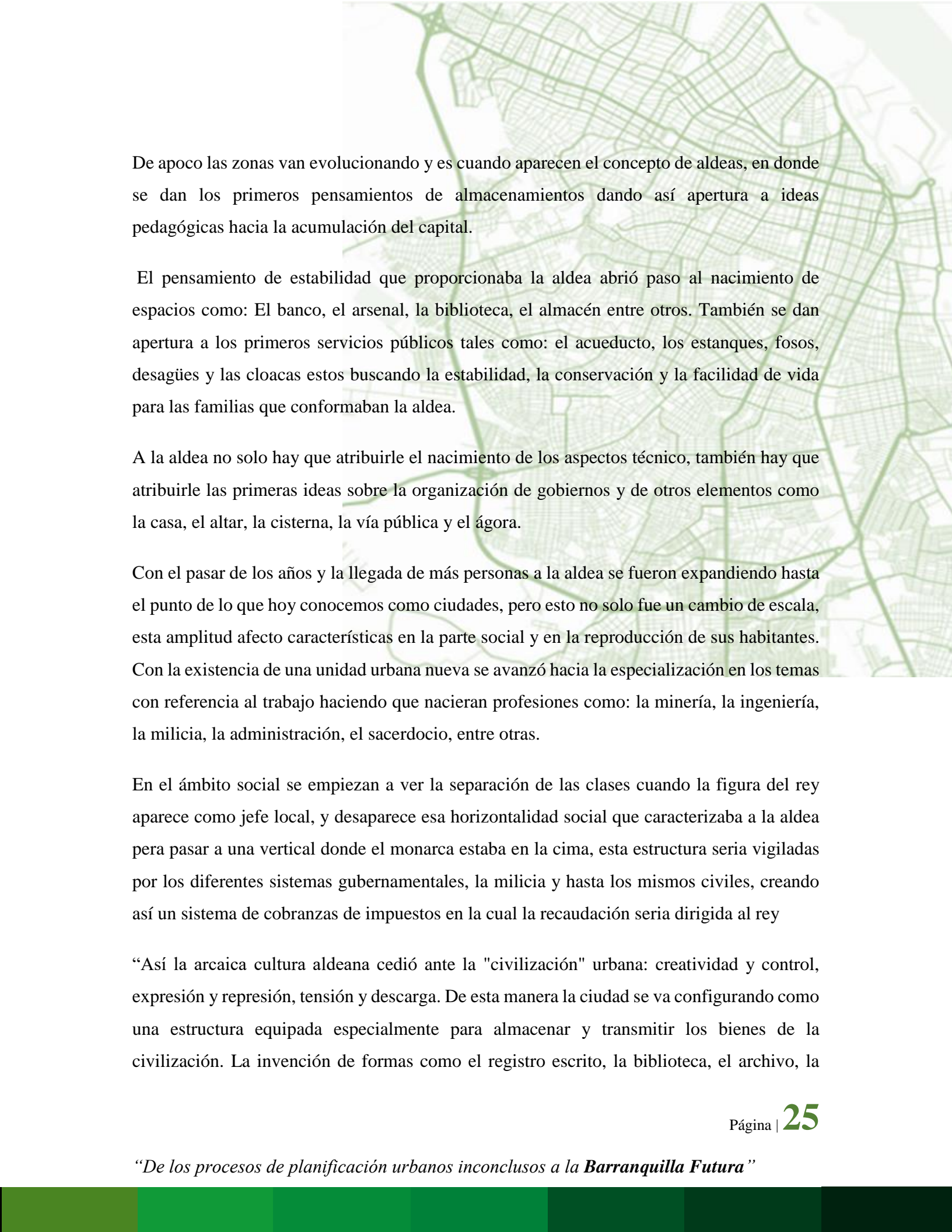


Figura 1. Ciudad antigua.

Fuente: Padilla Llano, S. (2020). Del proyecto urbano al proyecto de espacio público participativo: Un enfoque histórico. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 24(1), 67-82.



De apoco las zonas van evolucionando y es cuando aparecen el concepto de aldeas, en donde se dan los primeros pensamientos de almacenamientos dando así apertura a ideas pedagógicas hacia la acumulación del capital.

El pensamiento de estabilidad que proporcionaba la aldea abrió paso al nacimiento de espacios como: El banco, el arsenal, la biblioteca, el almacén entre otros. También se dan apertura a los primeros servicios públicos tales como: el acueducto, los estanques, fosos, desagües y las cloacas estos buscando la estabilidad, la conservación y la facilidad de vida para las familias que conformaban la aldea.

A la aldea no solo hay que atribuirle el nacimiento de los aspectos técnico, también hay que atribuirle las primeras ideas sobre la organización de gobiernos y de otros elementos como la casa, el altar, la cisterna, la vía pública y el ágora.

Con el pasar de los años y la llegada de más personas a la aldea se fueron expandiendo hasta el punto de lo que hoy conocemos como ciudades, pero esto no solo fue un cambio de escala, esta amplitud afecto características en la parte social y en la reproducción de sus habitantes. Con la existencia de una unidad urbana nueva se avanzó hacia la especialización en los temas con referencia al trabajo haciendo que nacieran profesiones como: la minería, la ingeniería, la milicia, la administración, el sacerdocio, entre otras.

En el ámbito social se empiezan a ver la separación de las clases cuando la figura del rey aparece como jefe local, y desaparece esa horizontalidad social que caracterizaba a la aldea para pasar a una vertical donde el monarca estaba en la cima, esta estructura sería vigilada por los diferentes sistemas gubernamentales, la milicia y hasta los mismos civiles, creando así un sistema de cobranzas de impuestos en la cual la recaudación sería dirigida al rey

“Así la arcaica cultura aldeana cedió ante la "civilización" urbana: creatividad y control, expresión y represión, tensión y descarga. De esta manera la ciudad se va configurando como una estructura equipada especialmente para almacenar y transmitir los bienes de la civilización. La invención de formas como el registro escrito, la biblioteca, el archivo, la

escuela y la universidad conforman los primeros y más característicos logros de la ciudad. El conjunto de estos atributos caracteriza la revolución urbana” (F. zambrano, pag.125).

Ciudad preindustrial

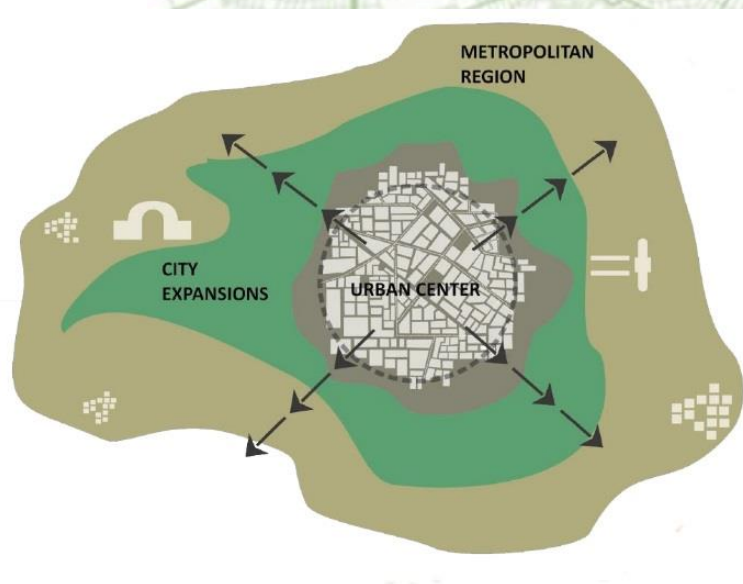


Figura 2. Ciudad pre-industrial.

Fuente: Padilla Llano, S. (2020). Del proyecto urbano al proyecto de espacio público participativo: Un enfoque histórico. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 24(1), 67

En la figura anterior se identifica el modelo de ciudad preindustrial el cual fueron la unión de asentamientos en los cuales su enfoque era el trabajo hacia la tierra, desde formas de cultivos, también contaba con la domesticación de animales y la pesca como ingresos de consumo por lo cual eran territorios con un alto movimiento comercial. En estas ciudades se desarrollaron edificaciones como los templos, los cuales alimentaban las religiones monoteístas y politeístas. Como control de territorio las estructura de los castillos y palacios mostraban el poder ante la sociedad, con una figura llamada rey o emperador. Como característica especial estas ciudades contaban con un eje amurallado el cual rodeaba todo el espacio perimetral, garantizando así la seguridad de sus habitantes.

Las ciudades preindustriales contaban con una superficie bastante reducida, casi sin dejar espacios para la expansión, básicamente se consideraba como zona de campo o rural al área que se encontraba por fuera del territorio demarcado por las murallas. La población era

directamente proporcional al tomado de la ciudad por ende al igual que en el área territorial estos centros urbanos contaban con una limitada población, esto con el fin de tener la capacidad de cubrir la necesidad de recursos, poder controlar el movimiento de los habitantes y darle atención a la satisfacción de sus necesidades.

Con relación a al manejo de la estructura socio espacial estaba organizado de manera concéntrica¹. En la parte central de la ciudad se realizaban las actividades gubernamentales y las de culto religioso. No se especificaba una división entre las zonas de trabajo y las zonas residenciales, sus diferencias se encontraban en sus divisiones internas, los trazados se limitaban a la agrupación de calles, las cuales se identificaban por ciertas profesiones o por la concentración de la población por temas religiosos, étnicos o de nacionalidad. (M. Rubio & M. Zarate (2010) pág. 11)

Ciudad Industrial

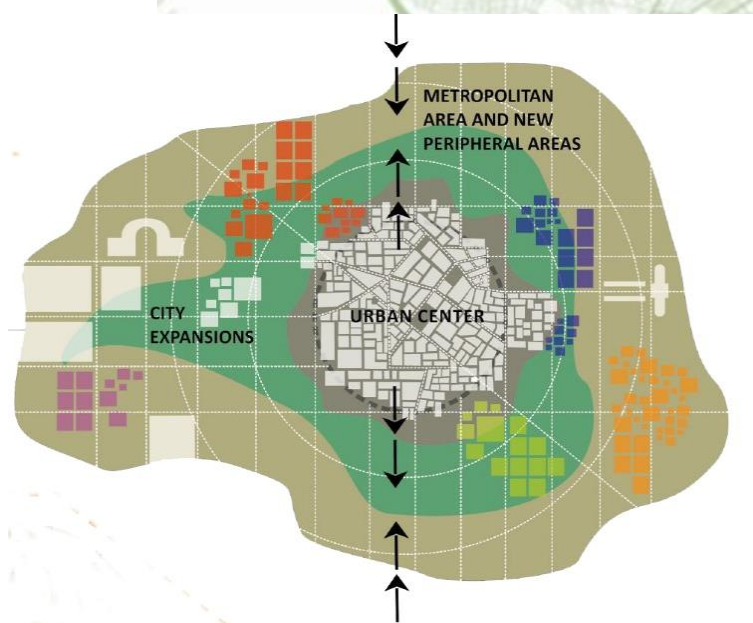
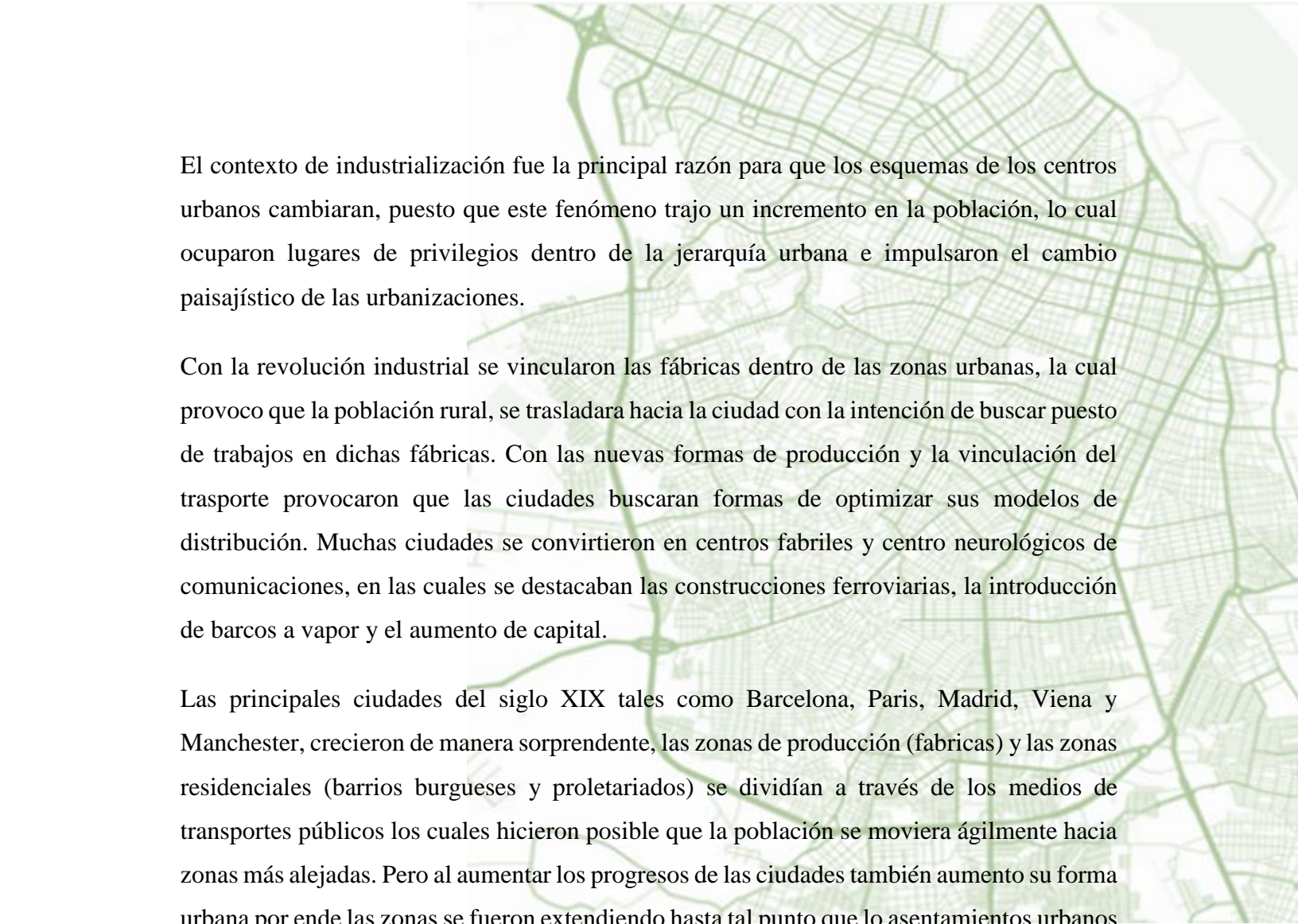


Figura 3. Ciudad industrial Ciudad antigua.

Fuente: Padilla Llano, S. (2020). Del proyecto urbano al proyecto de espacio público participativo: Un enfoque histórico. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 24(1), 67-82.

¹ En una estructura urbana de tipo concéntrica las zonas más cercanas al centro son las más antiguas y las más distantes son las más jóvenes



El contexto de industrialización fue la principal razón para que los esquemas de los centros urbanos cambiaran, puesto que este fenómeno trajo un incremento en la población, lo cual ocuparon lugares de privilegios dentro de la jerarquía urbana e impulsaron el cambio paisajístico de las urbanizaciones.

Con la revolución industrial se vincularon las fábricas dentro de las zonas urbanas, la cual provoco que la población rural, se trasladara hacia la ciudad con la intención de buscar puesto de trabajos en dichas fábricas. Con las nuevas formas de producción y la vinculación del transporte provocaron que las ciudades buscaran formas de optimizar sus modelos de distribución. Muchas ciudades se convirtieron en centros fabriles y centro neurológicos de comunicaciones, en las cuales se destacaban las construcciones ferroviarias, la introducción de barcos a vapor y el aumento de capital.

Las principales ciudades del siglo XIX tales como Barcelona, Paris, Madrid, Viena y Manchester, crecieron de manera sorprendente, las zonas de producción (fabricas) y las zonas residenciales (barrios burgueses y proletariados) se dividían a través de los medios de transportes públicos los cuales hicieron posible que la población se moviera ágilmente hacia zonas más alejadas. Pero al aumentar los progresos de las ciudades también aumento su forma urbana por ende las zonas se fueron extendiendo hasta tal punto que lo asentamientos urbanos perdieron la escala humana y se convirtieron en espacios aglomerados.

Según aumentaba el tamaño de la ciudad los problemas se hacían más difícil a tal punto de pensar que las urbes se estaban devorando la vida de sus habitantes a causas de los problemas de higienes y las malas condiciones ambientales. En la parte periférica de la ciudad también se estaban formando pequeños asentamientos en los cuales estaban apoyados por las vías de acceso hacia la ciudad y por los carriles del tren

A causa de los problemas generados por la incrementación, la necesidad de resolver los problemas sociales y la falta de espacio público, nacen los primeros planes urbanistas y la legión urbanística.

Ciudad postindustrial

Este modelo se basa en las urbes más evolucionadas, en donde el núcleo urbano adquiere una figura dispersa, en donde muchas zonas del centro pasan a un segundo o tercer plano y se enfoca en el crecimiento de las periferias residenciales o de servicios complementarios en donde visualmente desaparece la diferencia entre el sector urbanizado y el sector rural. De apoco van surgiendo áreas metropolitanas², algunas aglomeraciones urbanas, conurbaciones³ y megalópolis⁴, las cuales van aumentando la complejidad de los asentamientos que conforma la ciudad creando un fenómeno de carácter polinuclear.

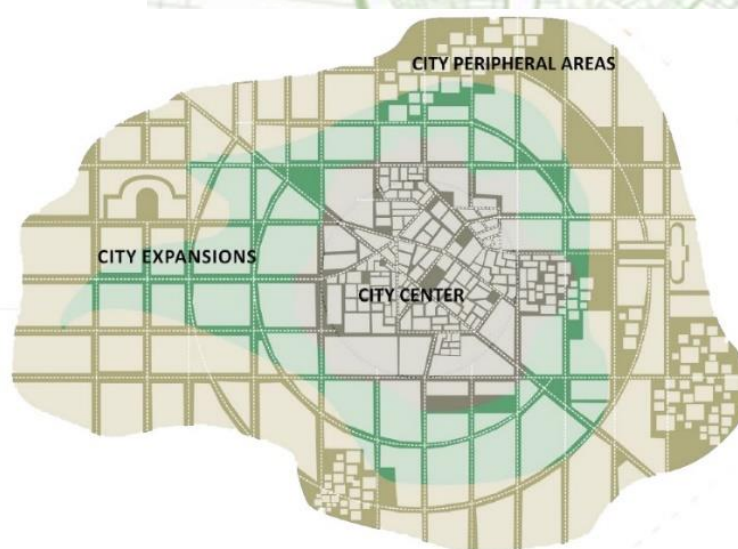


Figura 4. Ciudad post industrial.

Fuente: Padilla Llano, S. (2020). Del proyecto urbano al proyecto de espacio público participativo: Un enfoque histórico. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 24(1), 67-82.

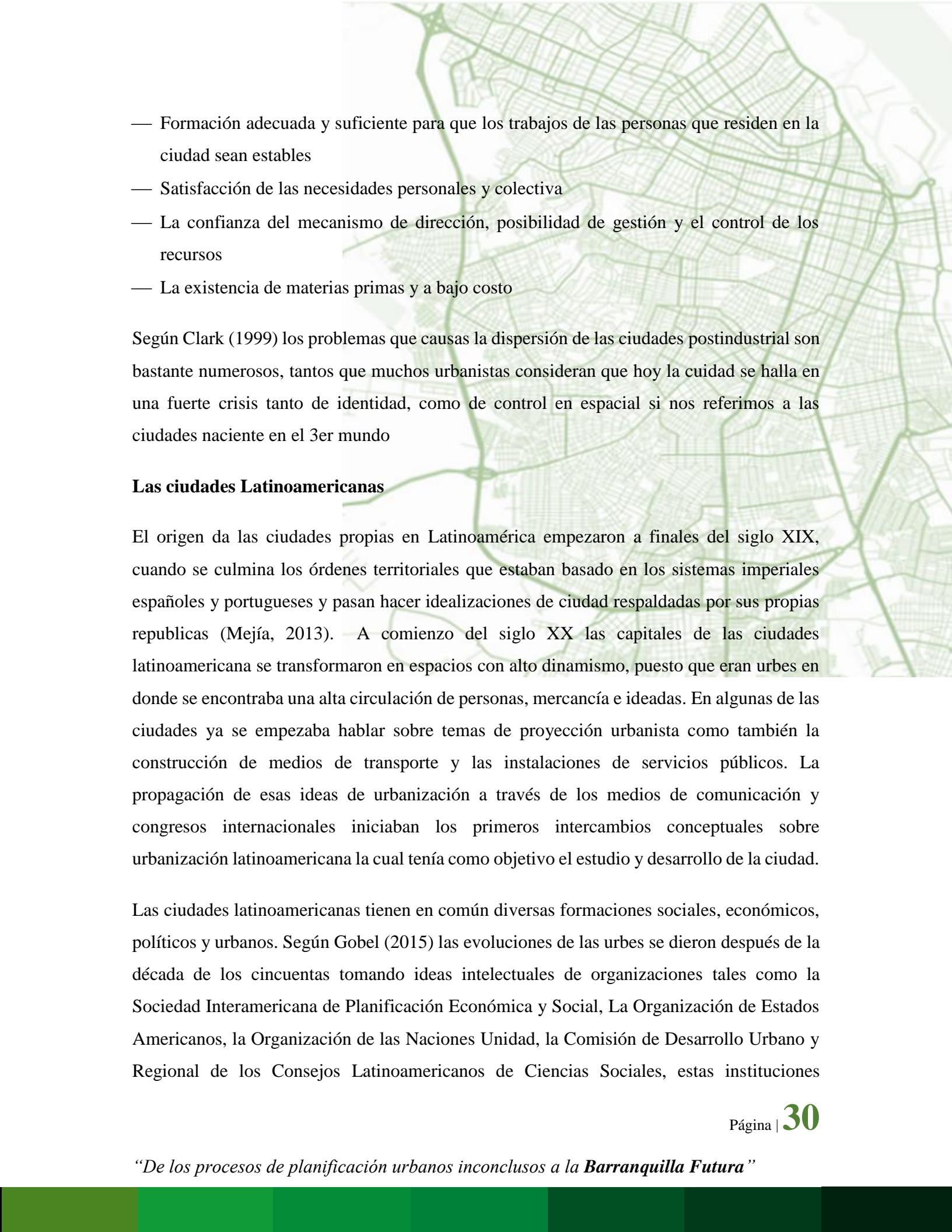
La figura de dispersión urbana obliga a las poblaciones a establecerse en diferentes escalas espaciales de manera simultánea, las cuales se agrupan de manera funcional. Algunas de esas características funcionales son:

— Buena comunicación para la mayoría de los sectores de la población

² Territorio que comprende los términos municipales de una gran ciudad y de un conjunto de poblaciones de su alrededor, en el que se desarrollan acciones de planificación conjunta

³ Conjunto de poblaciones próximas entre ellas, cuyo progresivo crecimiento las ha puesto en contacto.

⁴ Ciudad de grandes dimensiones que es el resultado de la unión de varias áreas metropolitanas

- 
- Formación adecuada y suficiente para que los trabajos de las personas que residen en la ciudad sean estables
 - Satisfacción de las necesidades personales y colectiva
 - La confianza del mecanismo de dirección, posibilidad de gestión y el control de los recursos
 - La existencia de materias primas y a bajo costo

Según Clark (1999) los problemas que causan la dispersión de las ciudades postindustrial son bastante numerosos, tantos que muchos urbanistas consideran que hoy la ciudad se halla en una fuerte crisis tanto de identidad, como de control en espacial si nos referimos a las ciudades nacientes en el 3er mundo

Las ciudades Latinoamericanas

El origen de las ciudades propias en Latinoamérica empezaron a finales del siglo XIX, cuando se culmina los órdenes territoriales que estaban basados en los sistemas imperiales españoles y portugueses y pasan a hacer idealizaciones de ciudad respaldadas por sus propias repúblicas (Mejía, 2013). A comienzo del siglo XX las capitales de las ciudades latinoamericanas se transformaron en espacios con alto dinamismo, puesto que eran urbes en donde se encontraba una alta circulación de personas, mercancía e ideas. En algunas de las ciudades ya se empezaba a hablar sobre temas de proyección urbanista como también la construcción de medios de transporte y las instalaciones de servicios públicos. La propagación de esas ideas de urbanización a través de los medios de comunicación y congresos internacionales iniciaban los primeros intercambios conceptuales sobre urbanización latinoamericana la cual tenía como objetivo el estudio y desarrollo de la ciudad.

Las ciudades latinoamericanas tienen en común diversas formaciones sociales, económicas, políticas y urbanas. Según Gobel (2015) las evoluciones de las urbes se dieron después de la década de los cincuenta tomando ideas intelectuales de organizaciones tales como la Sociedad Interamericana de Planificación Económica y Social, La Organización de Estados Americanos, la Organización de las Naciones Unidas, la Comisión de Desarrollo Urbano y Regional de los Consejos Latinoamericanos de Ciencias Sociales, estas instituciones

influenciaron el desarrollo de teorías e investigaciones sobre el avance de las ciudades latinoamericanas utilizando conceptos desplegado de las propias regiones.

En los diferentes procesos de transformación de la urbe latinoamericana se destacan 3 episodios los cuales fueron protagonizados por diferentes interpretes (Instituciones, académicos y movimientos sociales) las ideas (desarrollo, modernización, dependencia) y los conflictos revolucionarios y diplomáticos dados en cada país.

Con el fin de la segunda guerra mundial, se promovieron más ideas por parte de los organismos como la Comisión Económica para América Latina. Las cuales proponen aprovechar las ventajas de la situación de Sub- desarrollo, como forma de impulsar una “Expansión hacia el interior” utilizando políticas de industrialización la cual se enfocaría en la sustitución de importaciones para que provocaran la modernización productiva del continente. Los estudios sociales dieron las primeras pautas puesto que en estos se encontraron los factores que más alteraban a la sociedad latinoamericana tales como:

- Las urbanizaciones sin industrializar
- La reducción de la tasa de mortalidad a la par de los altos niveles de natalidad
- La migración de las poblaciones rurales a la ciudad
- La poca capacidad de las ciudades de procesar la presión demográfica

Estos aspectos dieron el rasgo en común que tendrían las ciudades Latinoamérica las cual se le conoce como: La Marginalidad⁵ (Germani,1973).

Desde las formas de circunferencia se toman las secuelas dejadas por los trazados hechos en la época colonial en la siguiente zona.

- Centro de la ciudad
- Zona mixta de viviendas

⁵ Falta de participación en los beneficios y recursos sociales, en la red de decisiones sociales, sus grupos carecen de integración interna, el hombre marginal no puede superar su condición por sí mismo. Definición tomada de:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252006000100004

- Zona comercial
- Zona industrial
- Barrios Urbanos
- Colonias de clase baja

Como evolución al modelo colonial se denota a la ampliación de células urbanas en este caso representadas en forma de anillos, también se denotan un cambio en los sectores periféricos esto a causa de la expansión masiva del principal núcleo urbano.



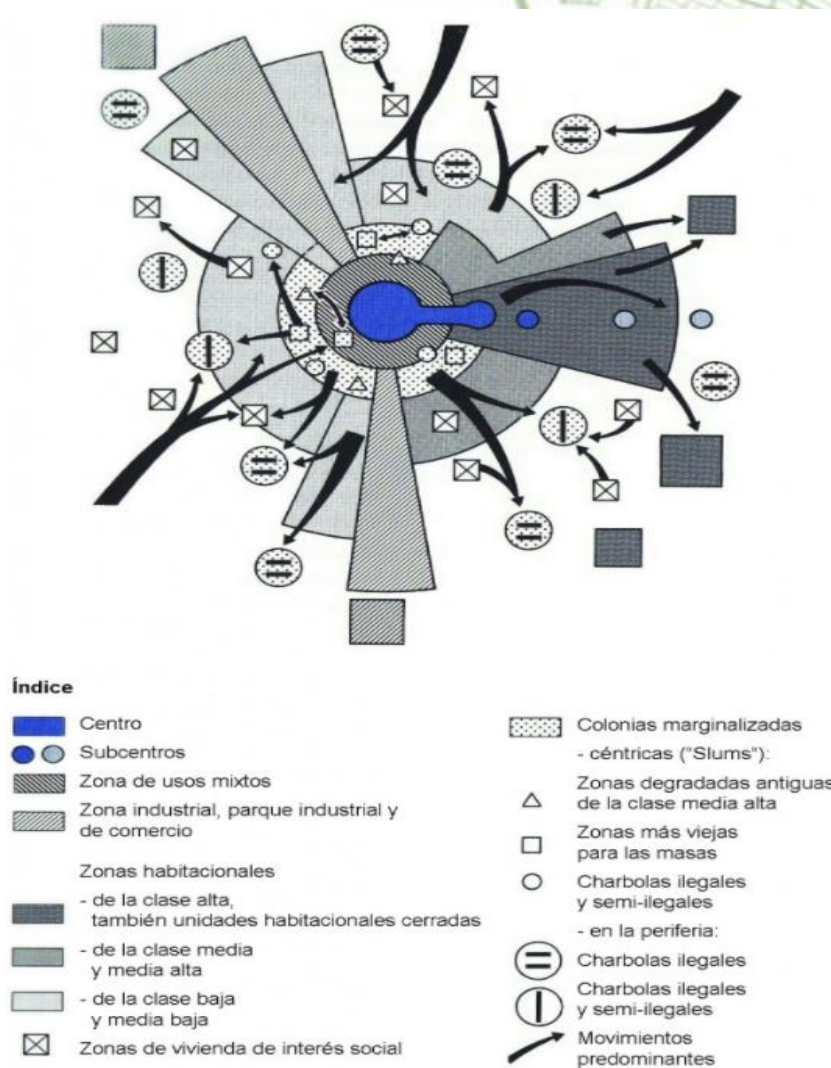


Figura 5. Modelo de la ciudad latinoamericana por J. Bähr, A. Borsdorf y G. Mertins.

Fuente: Gaebe, W. (2004). Urbane Räume, Ulmer Verlag: Stuttgart, p. 258

Hacia la expansión del casco urbano de la ciudad, el sistema de ordenamiento referidos por los anillos y la posición de los sectores en zonas superpuestas se modifican especialmente en las áreas periféricas. Dando así unos rasgos característicos a las zonas residenciales tales como: áreas residenciales de familias de altos ingresos económicos, agrupaciones estandarizadas de residencias de interés social, también grandes grupos de barrios populares, las cuales eran compuestas como viviendas unifamiliares levantadas mediante autoconstrucción (Gobel. C, 2015)

Modelo de ciudades latinoamericanas

Tradicional

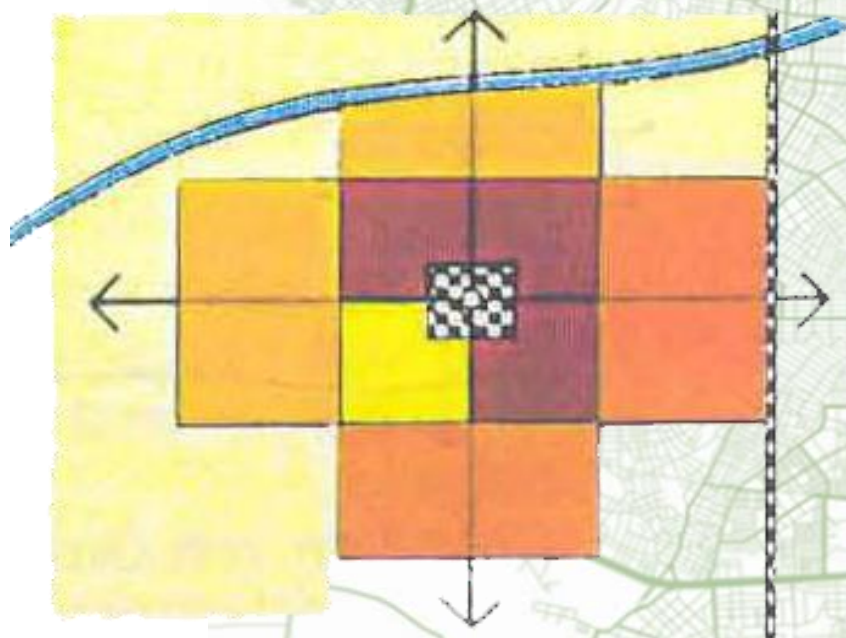


Figura 6. Modelo estructural de las ciudades medias en México.

Fuente: Einsele, M., Gormsen, E., Ribbeck, E., Klein-Lüpke, R. (editores) (1994). *Schnellwachsende Mittelstädte in México*, Instituto de Urbanismo de la Universidad de Stuttgart: Stuttgart, p. 3

Índice	
	Plaza
	Centro (CBD)
	Subcentros
	Centro histórico (zona de usos mixtos)
	Parque
	Industria/ comercio/ usos particulares
	Áreas de agricultura
	Autopista
	Ejes viales principales
	Ferrocarril
	Río
	Colinas, cerros
	Vivienda: Estándar alto
	Estándar medio
	Estándar sencillo
	Subestándar
	Invasiones
	Vecindades
	Vivienda de interés social
	Límite municipal
	Municipio vecino (conurbado)

Es el tipo de ciudad la cual crece con una planificación cuidadosa, básicamente son ciudades que fueron pensadas y fundadas, por ende, tiene un sistema bastante organizado y su crecimiento es homogéneo

Conurbación

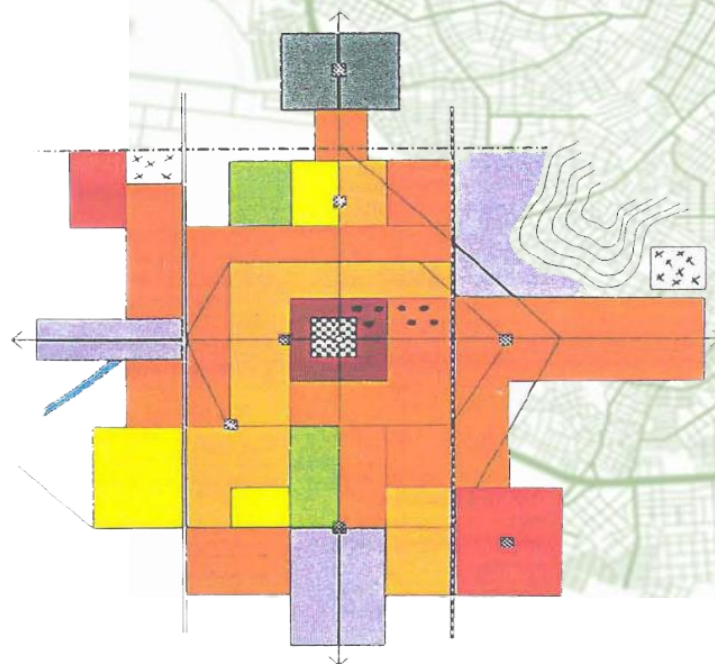
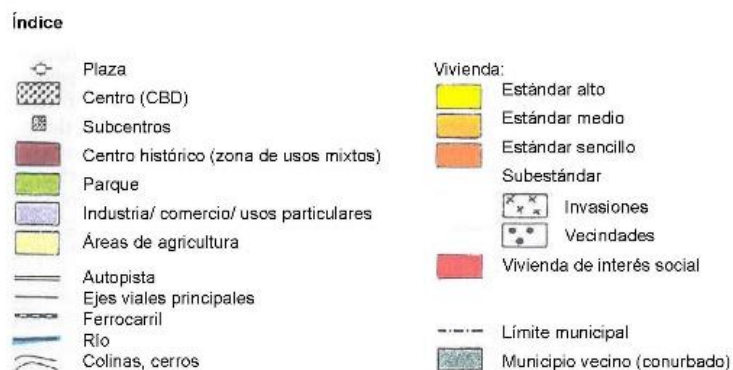


Figura 7. Modelo estructural de las ciudades medias en México.

Fuente: Einsele, M., Gormsen, E., Ribbeck, E., Klein-Lüpke, R. (editores) (1994). *Schnellwachsende Mittelstädte in México*, Instituto de Urbanismo de la Universidad de Stuttgart: Stuttgart, p.



A causa de la necesidad de expansión por parte de las urbes, las ciudades toman los espacios vacíos en las áreas suburbanas dando la consolidación de las zonas periféricas y creando el fenómeno de unión entre el núcleo urbano principal y algunos asentamientos urbanos existentes en dichas zonas aledañas.

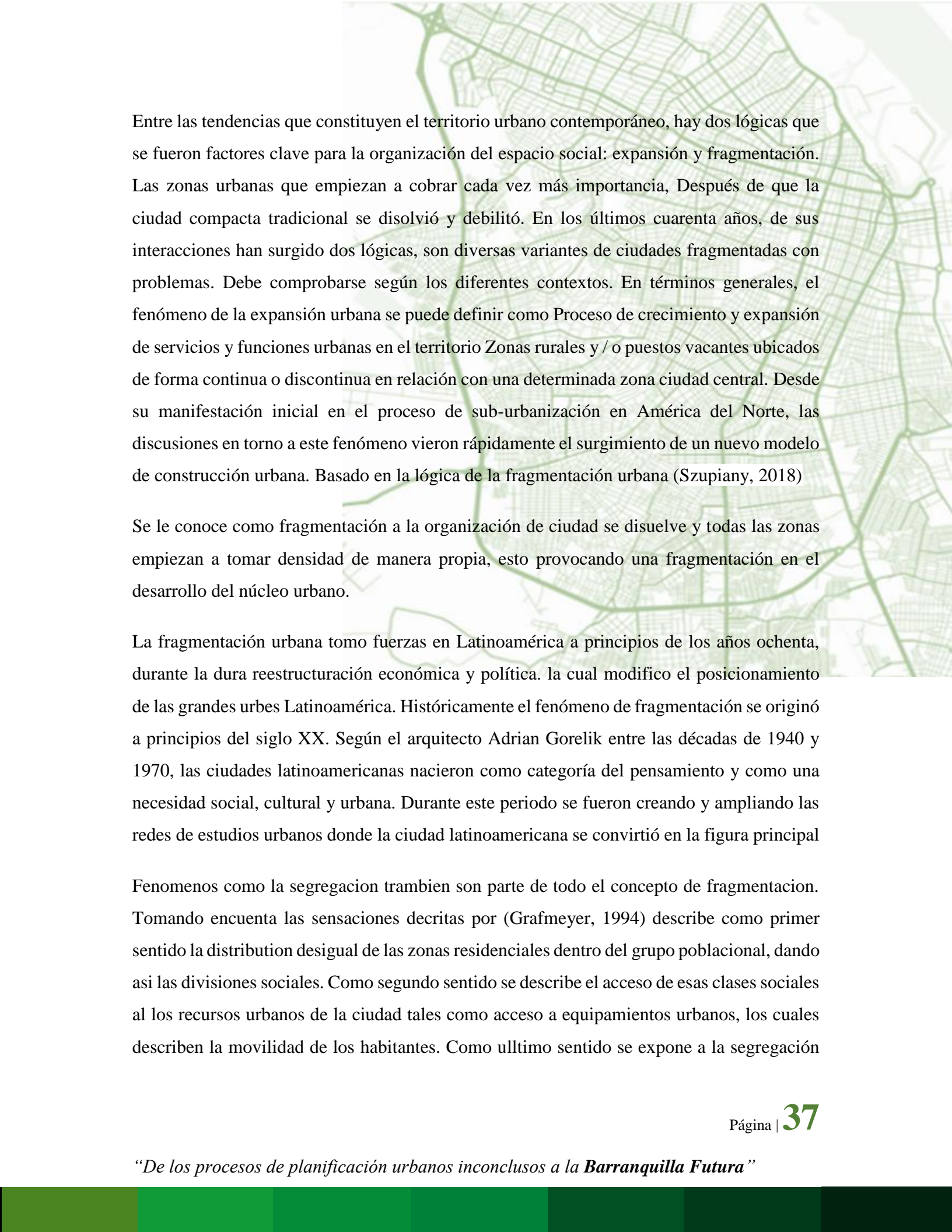
Fragmentación Urbana



Figura 8. Modelo estructural de las ciudades medias en México.

Fuente: Einsele, M., Gormsen, E., Ribbeck, E., Klein-Lüpke, R. (editores) (1994). *Schnellwachsende Mittelstädte in México*, Instituto de Urbanismo de la Universidad de Stuttgart: Stuttgart, p.

Índice		Vivienda:	
	Plaza		Estándar alto
	Centro (CBD)		Estándar medio
	Subcentros		Estándar sencillo
	Centro histórico (zona de usos mixtos)		Subestándar
	Parque		Invasiones
	Industria/ comercio/ usos particulares		Vecindades
	Áreas de agricultura		Vivienda de interés social
	Autopista		Límite municipal
	Ejes viales principales		Municipio vecino (conurbado)
	Ferrocarril		
	Río		
	Colinas, cerros		



Entre las tendencias que constituyen el territorio urbano contemporáneo, hay dos lógicas que se fueron factores clave para la organización del espacio social: expansión y fragmentación. Las zonas urbanas que empiezan a cobrar cada vez más importancia, Después de que la ciudad compacta tradicional se disolvió y debilitó. En los últimos cuarenta años, de sus interacciones han surgido dos lógicas, son diversas variantes de ciudades fragmentadas con problemas. Debe comprobarse según los diferentes contextos. En términos generales, el fenómeno de la expansión urbana se puede definir como Proceso de crecimiento y expansión de servicios y funciones urbanas en el territorio Zonas rurales y / o puestos vacantes ubicados de forma continua o discontinua en relación con una determinada zona ciudad central. Desde su manifestación inicial en el proceso de sub-urbanización en América del Norte, las discusiones en torno a este fenómeno vieron rápidamente el surgimiento de un nuevo modelo de construcción urbana. Basado en la lógica de la fragmentación urbana (Szupiany, 2018)

Se le conoce como fragmentación a la organización de ciudad se disuelve y todas las zonas empiezan a tomar densidad de manera propia, esto provocando una fragmentación en el desarrollo del núcleo urbano.

La fragmentación urbana tomo fuerzas en Latinoamérica a principios de los años ochenta, durante la dura reestructuración económica y política. la cual modifico el posicionamiento de las grandes urbes Latinoamérica. Históricamente el fenómeno de fragmentación se originó a principios del siglo XX. Según el arquitecto Adrian Gorelik entre las décadas de 1940 y 1970, las ciudades latinoamericanas nacieron como categoría del pensamiento y como una necesidad social, cultural y urbana. Durante este periodo se fueron creando y ampliando las redes de estudios urbanos donde la ciudad latinoamericana se convirtió en la figura principal

Fenomenos como la segregacion tambien son parte de todo el concepto de fragmentacion. Tomando cuenta las sensaciones decritas por (Grafmeyer, 1994) describe como primer sentido la distribution desigual de las zonas residenciales dentro del grupo poblacional, dando asi las divisiones sociales. Como segundo sentido se describe el acceso de esas clases sociales al los recursos urbanos de la ciudad tales como acceso a equipamientos urbanos, los cuales describen la movilidad de los habitantes. Como ulltimo sentido se expone a la segregación

como la aplicación de las distancias sociales entre los diferentes habitantes, en especial en terminos de configuraciones sociales y en el abordaje de los conflictos sociales.

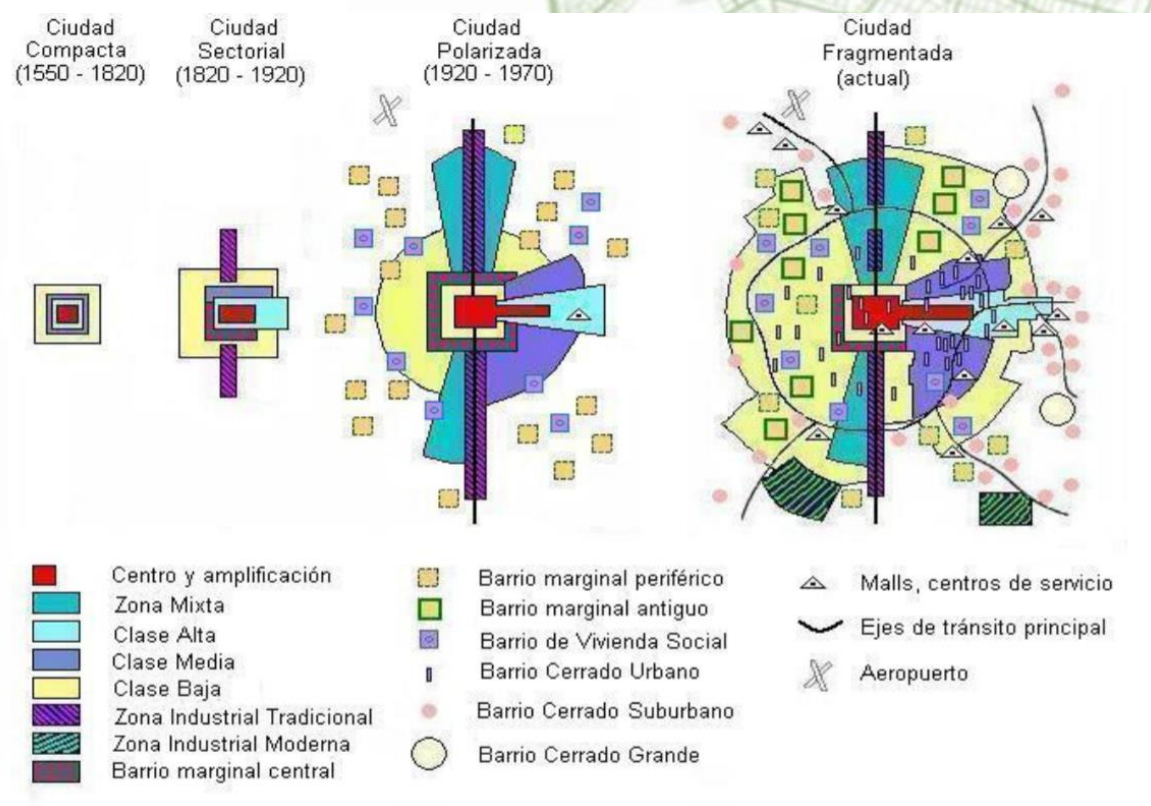


Figura 9. Modificado de Bähr, Borsdorf y Janoschka, (2003)

Fuente: http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2011/aq-robles_m/pdfAmont/aq-robles_m.pdf

A causa del aumento en la densidad de las localidades y barrios se ha producido cambios en la forma cultural de los diseños comerciales y residenciales, por ende, se han aplicado diferentes estructuras y fisionomía, las cuales han aparecido nuevos elementos predominantes tales como los muros divisorios, en otros lugares los barrios se delimitan a través de cercas o barreras en las calles, dejando de lado las construcciones de las zonas urbanas tales como parques y equipamientos. Algunos Urbanistas han interpretado los barrios

cerrados como copias de los “gated communities”⁶ norteamericanos y otros lo ven como un retroceso a la era preindustrial.



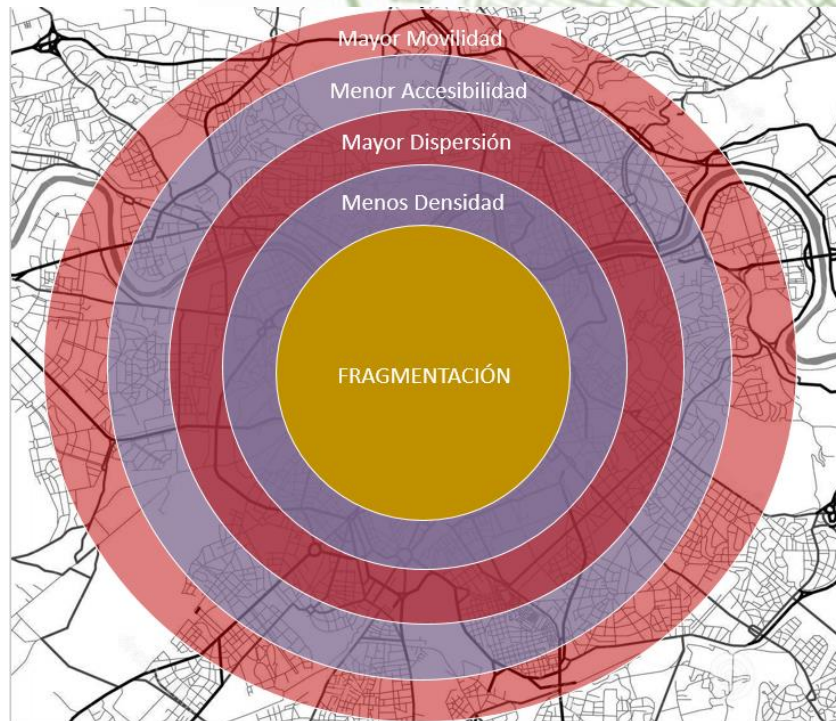
Figura 10. En las zonas periféricas de Resistencia, la fragmentación socio espacial es un fenómeno cada vez más frecuente.

Fuente: Gentileza investigador. imagen tomada

https://medios.unne.edu.ar/index.php?option=com_k2&view=item&id=422:villas-y-barrios-cerrados

La fragmentación urbana no solo se limita hacia la división social, cultural de las urbes urbanas, estas también afectan otros espacios característicos de la ciudad. Pero la ciudad no se cree esa división por sí sola, existen otros factores que apoyan a que las urbes se subdividan y creen ambientes irregulares o fuera de la identidad urbana que busca y caracteriza a la ciudad.

⁶ Es una forma especial de barrio residencial, cuyo ordenamiento y vialidad es de orden privado, que cuenta además con un perímetro definido por muros o rejas y con entradas controladas por un servicio de seguridad, el cual se encarga de comprobar la identidad de los visitantes y anunciarlos. Definición tomada de: https://es.wikipedia.org/wiki/Urbanizaci%C3%B3n_cerrada



*Figura 11. Ondas urbanas. Factor: FRAGMENTACIÓN
Fuente: Propia*

Al mencionar que el proceso de fragmentación urbana que comúnmente se presenta en las ciudades, debemos tener en cuenta que es un fenómeno urbanístico muy común, pero, esta es una problemática arraigada, que trae consigo una serie de impactos, los cuales a través de la gráfica les medimos la evolución y el nivel de interacción de cada problemática con el territorio urbanizado, entre los que encontramos:

- Mayor movilidad
- Mayor accesibilidad
- Mayor dispersión
- FRAGMENTACIÓN

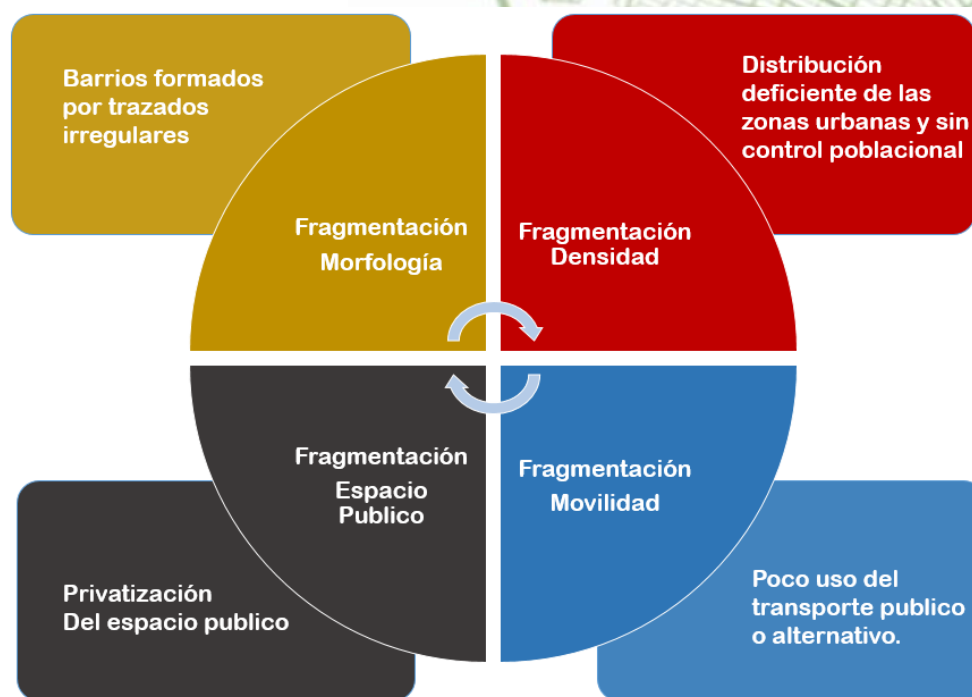


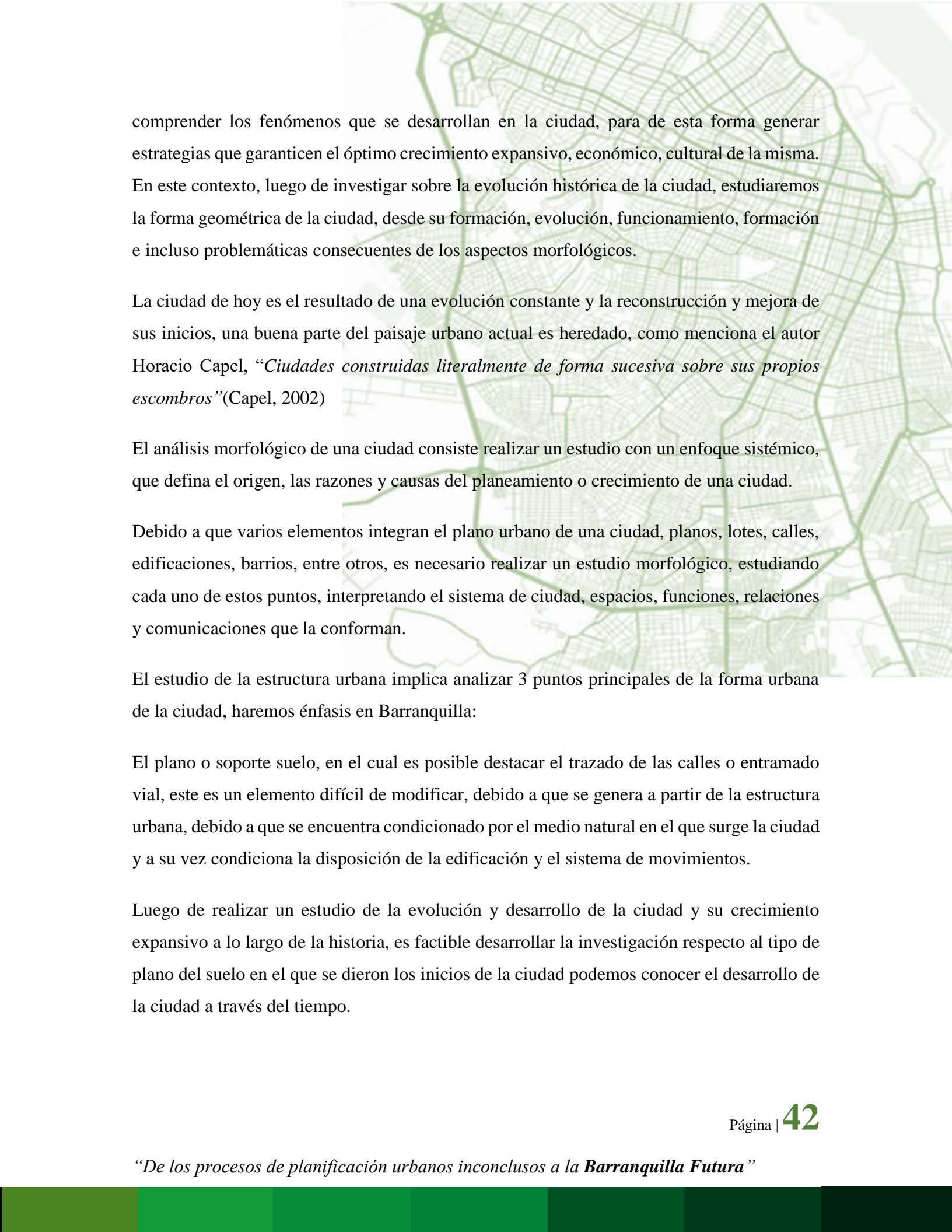
Figura 12. Tipos de fragmentación urbana
Fuente: Propia

El aumento espacial de las ciudades fue directamente proporcional a las personas extranjeras que llegaban al nuevo núcleo urbano, en la imagen anterior se aprecia el modelo antiguo de construcción de ciudad en donde la población buscaba vivir en el centro de la ciudad, puesto que las mejores oportunidades laborales e intercambios comerciales se encontraban ahí. Se puede decir que este modelo fue el que más perduró puesto que desde la edad en donde dominaban los castillos, los fueros, los imperios, se puede afirmar que el núcleo urbano se encontraba en la parte central pues que no solo se veía el espacio comercial, sino también las zonas de culto y recreación se encontraban ahí, pero más importante era la zona en donde más influía el espacio público.

Barranquilla.

Morfología Urbana

En medio del estudio del comportamiento urbanístico, social, organizacional, la distribución del espacio y los entes locales de la ciudad de Barranquilla es oportuno, para estudiar y



comprender los fenómenos que se desarrollan en la ciudad, para de esta forma generar estrategias que garanticen el óptimo crecimiento expansivo, económico, cultural de la misma. En este contexto, luego de investigar sobre la evolución histórica de la ciudad, estudiaremos la forma geométrica de la ciudad, desde su formación, evolución, funcionamiento, formación e incluso problemáticas consecuentes de los aspectos morfológicos.

La ciudad de hoy es el resultado de una evolución constante y la reconstrucción y mejora de sus inicios, una buena parte del paisaje urbano actual es heredado, como menciona el autor Horacio Capel, “*Ciudades construidas literalmente de forma sucesiva sobre sus propios escombros*”(Capel, 2002)

El análisis morfológico de una ciudad consiste realizar un estudio con un enfoque sistémico, que defina el origen, las razones y causas del planeamiento o crecimiento de una ciudad.

Debido a que varios elementos integran el plano urbano de una ciudad, planos, lotes, calles, edificaciones, barrios, entre otros, es necesario realizar un estudio morfológico, estudiando cada uno de estos puntos, interpretando el sistema de ciudad, espacios, funciones, relaciones y comunicaciones que la conforman.

El estudio de la estructura urbana implica analizar 3 puntos principales de la forma urbana de la ciudad, haremos énfasis en Barranquilla:

El plano o soporte suelo, en el cual es posible destacar el trazado de las calles o entramado vial, este es un elemento difícil de modificar, debido a que se genera a partir de la estructura urbana, debido a que se encuentra condicionado por el medio natural en el que surge la ciudad y a su vez condiciona la disposición de la edificación y el sistema de movimientos.

Luego de realizar un estudio de la evolución y desarrollo de la ciudad y su crecimiento expansivo a lo largo de la historia, es factible desarrollar la investigación respecto al tipo de plano del suelo en el que se dieron los inicios de la ciudad podemos conocer el desarrollo de la ciudad a través del tiempo.

La trama y el trazado urbano, donde las edificaciones, la ubicación y las formas de los inmuebles y elementos de la ciudad, en el sentido que se desarrolle el trazado urbanístico que generan y dan forma a la ciudad.

Las actividades que albergan los elementos de la ciudad, y a su vez, las funciones de éstos en la estructura vial, que condiciona el emplazamiento de los edificios en las manzanas. Al referirnos al uso del suelo, mencionamos las actividades predominantes en las zonas en general, caracterizando así sectores comerciales, residenciales, institucionales, teniendo en cuenta las características esenciales que cada uso implica, tales como: la circulación, el área mínima, la accesibilidad, los espacios mínimos necesarios, tipo de tránsito en la zona, etc. Esto, debido a la notable diferencia de los sectores, y su variabilidad en cuanto a espacio y desarrollo urbano de acuerdo con el sector que implique.

Entre los puntos indicados anteriormente, desarrollaremos nuestra investigación, con un análisis del plano de ciudad, indicando los diversos tipos de trazados urbanos, generados en medio del desarrollo y crecimiento expansivo de este distrito.

Traza ortogonal

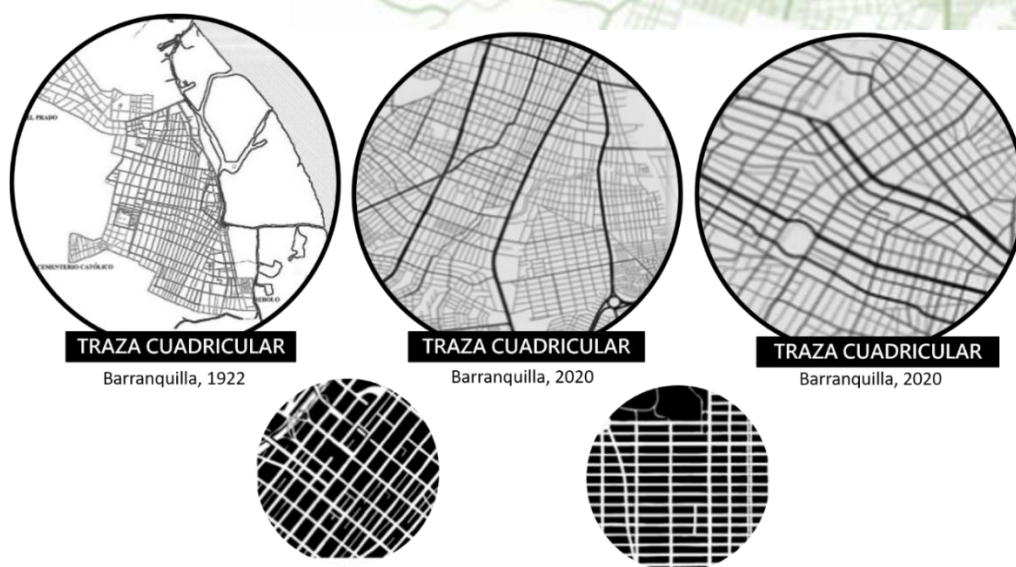


Figura 13. Trazado urbano cuadrangular
Fuente: Plano de Barranquilla, grafico www.displate.com / www.pinterest.com



— **Sector:** norte/occidente

— **Localidad:** Riomar

Un plano ortogonal es un tipo de esquema urbano en el que son predominantes las líneas rectas representando gráficamente el trazado de las calles, las cuales presentan esa característica esencial, generando la percepción de orden, estas rectas las encontramos en sentido vertical y horizontal, incluso en algunos casos diagonal, estas paralelas se cruzan entre si conformando las cuadrículas que se traducen arquitectónicamente como manzanas y predios.

Estos esquemas ortogonales remontan sus orígenes en la antigüedad griega, para muestra de ello encontramos los planos del puerto de Pireo en Atenas, los cuales son atribuidos a Hipódamo de Mileto, quién en sus representaciones gráficas de la ciudad intentó plasmar el crecimiento y la expansión urbana de las zonas, representándolos en planos ortogonales, a través de los cuales organizaba de forma ordenada los cambios y la evolución de las ciudades, así lo indica Juan Migeo en su artículo conceptual sobre planos urbanos. (Migeo, J., 2008)

En la mayoría de las ciudades con influencia histórica, aquellas que en algún periodo del tiempo fueron centro de estudio e implementación de estrategias de planificación, aún en el caso que estos planes quedaran inconclusos, encontramos rasgos del plano ortogonal en su morfología urbana, plasmando que inicialmente así fueron pensadas, pero la expansión y el crecimiento de ellas no mantuvo el orden estipulado por sus diseñadores.

Es común notar en las ciudades actuales rasgos de plano ortogonal, debido a la planificación que estas proyectan para los procesos de expansión y crecimiento de la ciudad o al proyectar nuevas fundaciones, además de muchas ciudades que actualmente siguen siendo utilizadas como íconos y referentes arquitectónicos, aun siendo ciudades fundadas en la época medieval. La traza rectilínea y organizada fue el punto de crecimiento de las ciudades europeas, aun dentro del periodo de la revolución industrial.

Actualmente luego de múltiples análisis urbanos, se considera que la traza ortogonal dificulta la movilidad de la ciudad, debido a que este genera muchas intercesiones viales y ralentiza la circulación vehicular, e incluso peatonal.

Encontramos en Barranquilla varios sectores donde la traza urbana, se da en sentido ortogonal, por ejemplo, el barrio Boston, que abarca entre las calles 45 a la 52 y las carreras 43 y 46 del territorio urbano de la ciudad, con trazados paralelos en sentido cuadrangular, tanto en vías como en orientación de las edificaciones y espacios.

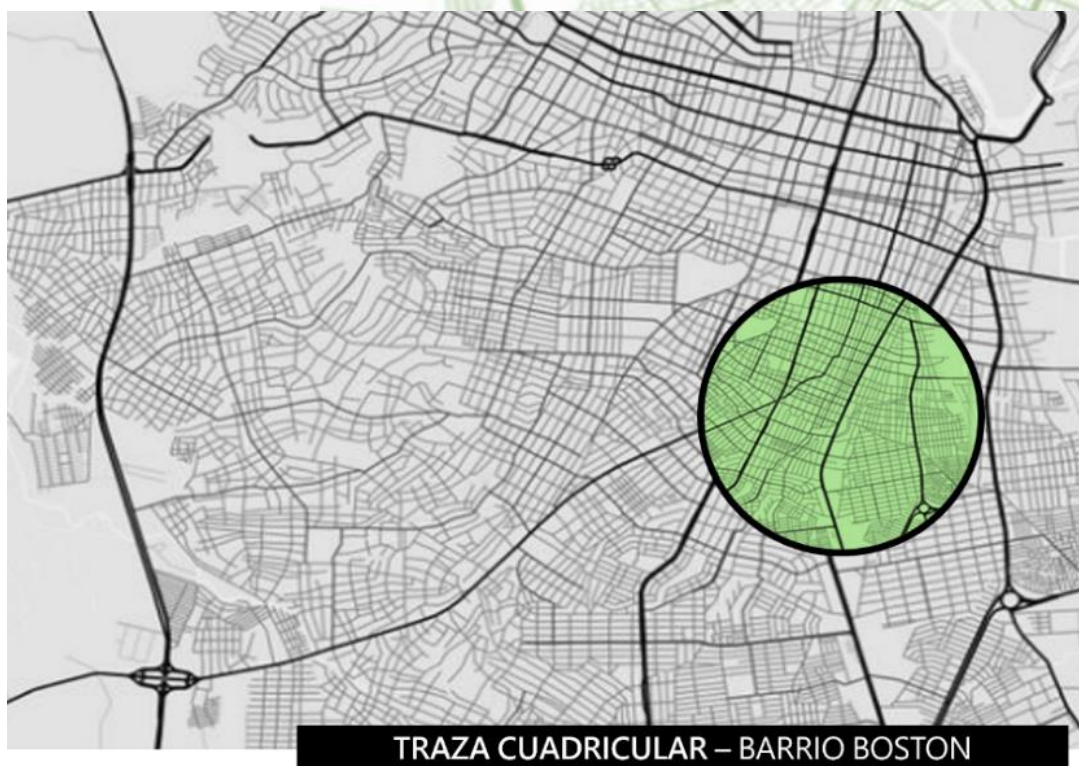


Figura 14. Traza ortogonal dentro de Barranquilla.

Fuente: Diseño propio, basado en plano de Barranquilla grafico de www.displate.com

Traza radio céntrico

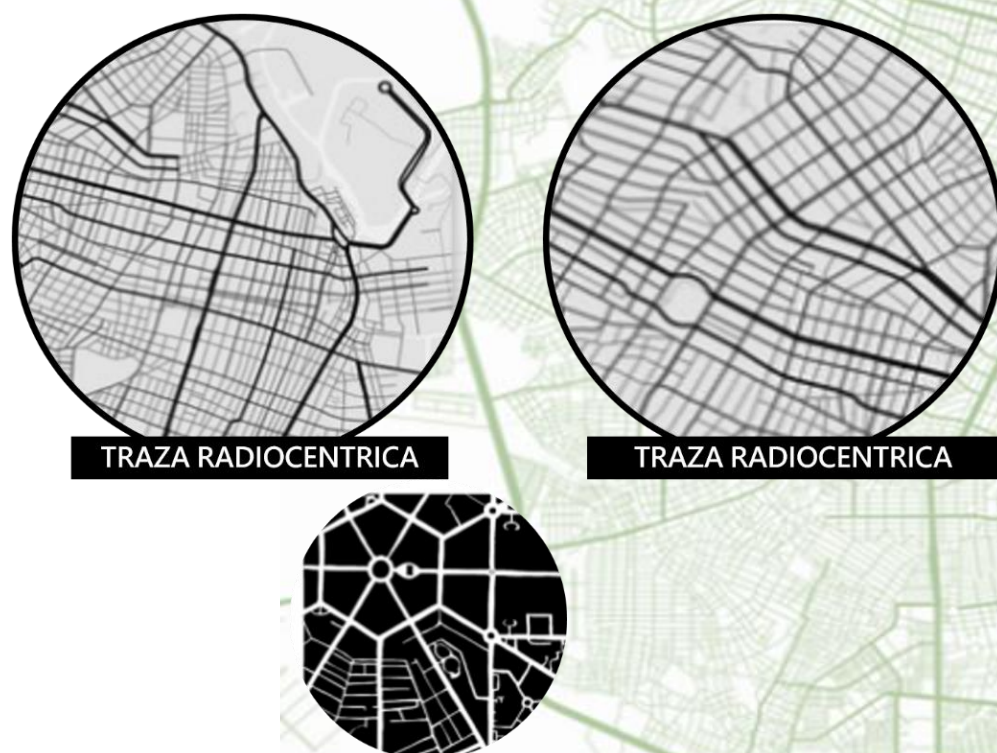


Figura 15. Trazado urbano radiocéntrico

Fuente: Plano de Barranquilla, grafico www.displate.com / www.pinterest.com

— **Localidad:** Norte – Centro histórico

— **Barrio:** Barlovento y Barrio Abajo

El plano de esquema radio céntrico es aquel, en el cual el orden de la ciudad circunda un punto central específico, este normalmente es un hito o punto destacado de la ciudad, una plaza, parque, monumento, etc. A partir de este punto surgen las calles principales de la ciudad, formando radios alrededor del centro base, otras calles se disponen entre las líneas radiales como círculos en torno al hito central, generando intercomunicación entre la periferia y el eje principal de la ciudad.

Es común encontrar este tipo de plano en zonas con gran relevancia en la ciudad, como los centros con transcendencia histórica, estadios o monumentos que plasman gran importancia

para los habitantes de la ciudad, como elementos o lugares con trascendencia por ser eje de la cultura, libertad, independencia, e identidad.

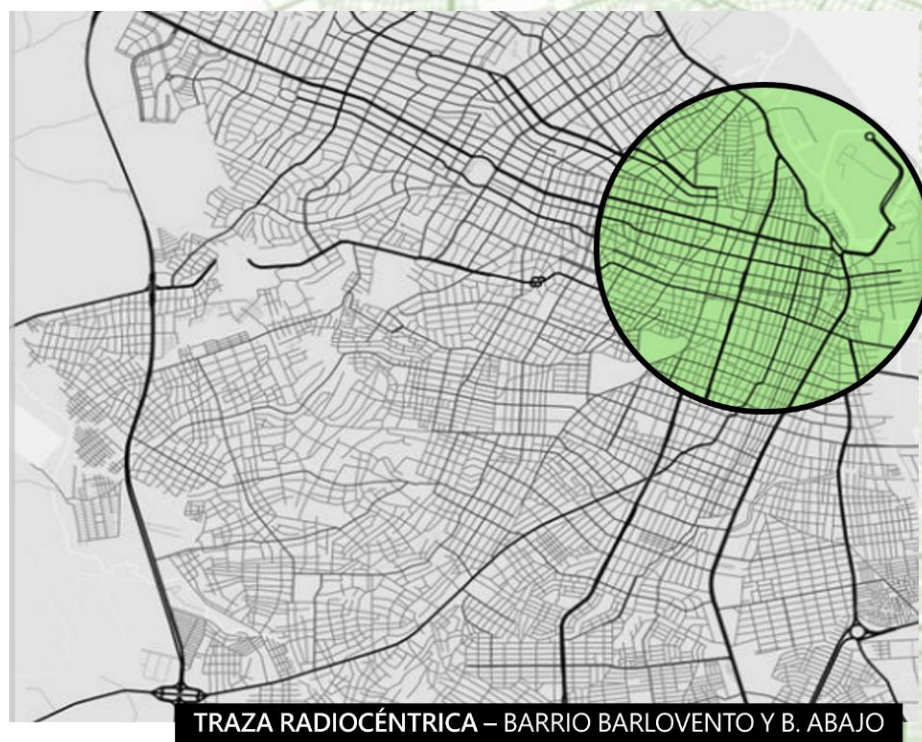


Figura 16. Trazado radiocéntrico de Barranquilla

Fuente: Diseño propio, basado en plano de Barranquilla grafico de www.displate.com

Comúnmente, el plano radiocéntrico se da en las ciudades iniciadas en la época medieval, donde los caminos que llevan a un eje central importante son las vías principales y originarias de la ciudad, en esos ejes centrales tenían lugar todos los eventos relevantes, se situaban los edificios importantes y aglomeraban la importancia icónica de la ciudad medieval, estas eran ciudades cerradas por murallas debido a las guerras y enfrentamientos que comúnmente se daban en la época entre los diversos reinados e imperios.

En Barranquilla notaremos, una serie de hitos urbanos con la característica de rodearse por las calles principales, que se partían del espacio central hacia las puertas de la muralla en

forma de estrella. El trazado de las grandes vías circulares en torno al centro suele corresponderse con el trazado de las sucesivas murallas construidas en cada época.

Trazado irregular deliberado

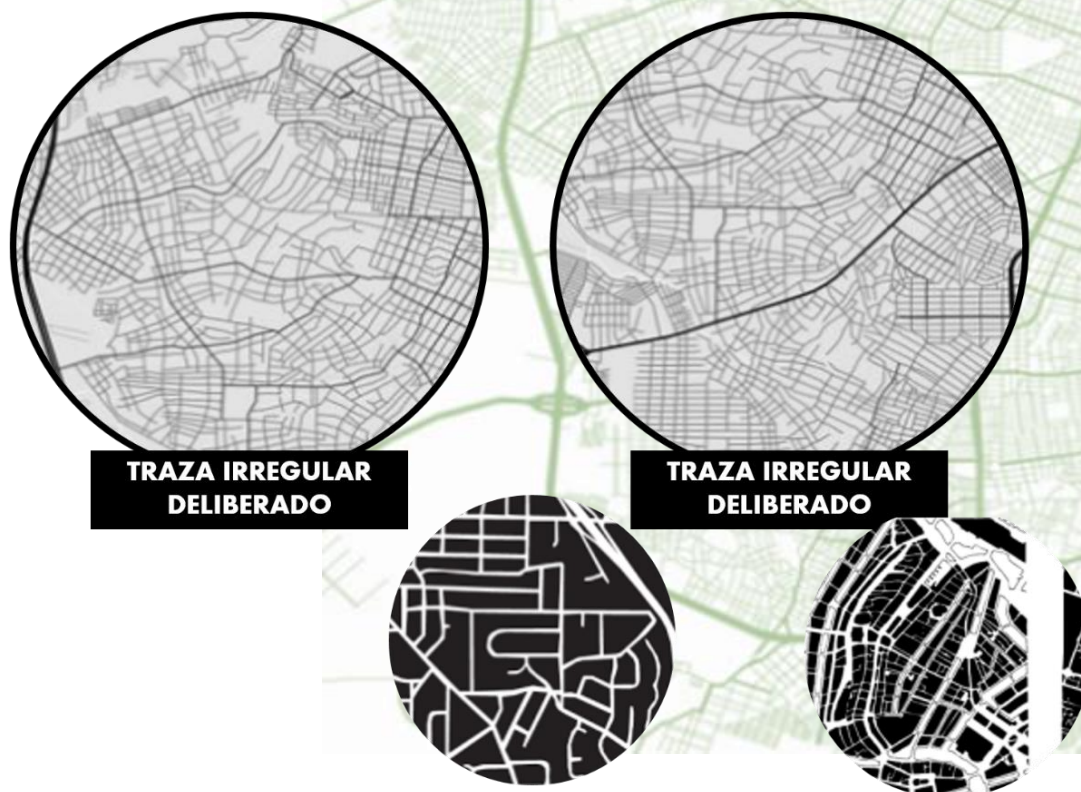


Figura 17. Trazado irregular deliberado

Fuente: Plano de Barranquilla, grafico www.displate.com / www.pinterest.com

— **Localidad:** Suroccidente

— **Barrio:** El bosque

El plano de traza irregular deliberada es un estilo morfológico en el cual las calles no mantienen una organización específica, sino que estas se plasman en el territorio generando sensación de laberinto, son estrechas y poco funcionales por los múltiples desvíos y carriles inconclusos por falta de planteamientos y diseños iniciales.

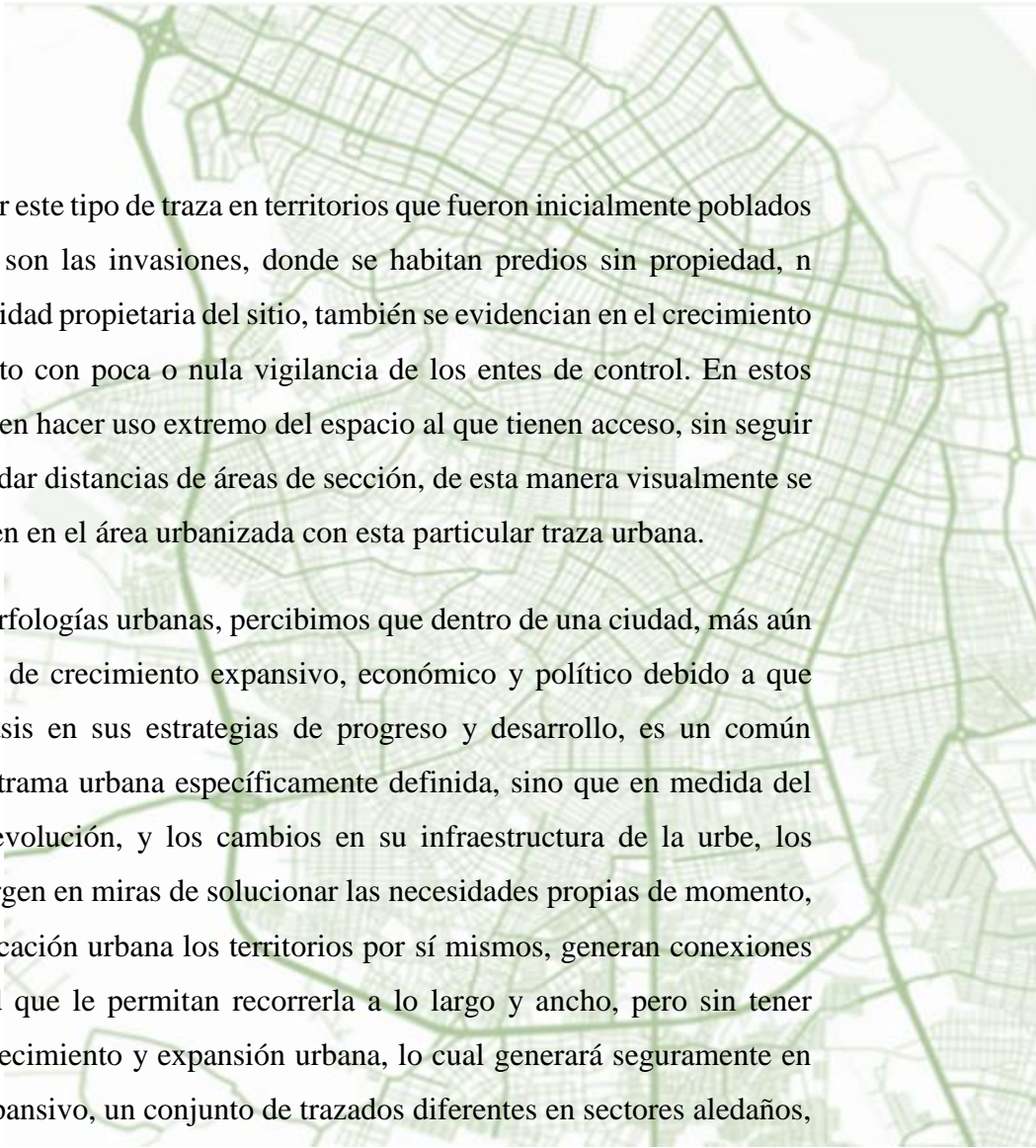
Esta traza muestra falta de planificación urbana y crecimiento espontaneo y esporádico de la urbe en el territorio urbanizado.



Figura 18. Plano indicando el trazado irregular deliverado en Barranquilla
Fuente: Diseño propio, basado en plano de Barranquilla grafico de www.displate.com

En los territorios que encontramos este tipo de traza urbana no existe una planificación previa de la ciudad, los ejes viales, las casas y la infraestructura general de la ciudad se construye sin responder a un orden determinado, establecido con previo análisis. En este caso el resultante es un trazado irregular de los barrios y zonas, las calles suelen variar muchos aspectos, como longitud, giros, incluso hasta la anchura en su recorrido; además en las edificaciones también varia la altura de los predios drásticamente, los usos del suelo, y demás aspectos del territorio que son resultado del análisis y un determinado estudio de la ciudad y su entorno.

En los periodos antiguos de la historia, era común encontrar las ciudades con trazado irregular, ya que la malla vial y los carriles para los medios de transporte debido a aun no existían en la época y no era necesario planificar la circulación vehicular y peatonal, de esta forma, hasta los simples senderos cumplían la función de intercomunicar los espacios urbanos.



Además, es común encontrar este tipo de traza en territorios que fueron inicialmente poblados de manera ilegal, como lo son las invasiones, donde se habitan predios sin propiedad, ni autorización previa de la entidad propietaria del sitio, también se evidencian en el crecimiento urbano en zonas de conflicto con poca o nula vigilancia de los entes de control. En estos casos los habitantes pretenden hacer uso extremo del espacio al que tienen acceso, sin seguir un orden específico, ni guardar distancias de áreas de sección, de esta manera visualmente se percibe en caos y el desorden en el área urbanizada con esta particular traza urbana.

Al compilar los tipos de morfologías urbanas, percibimos que dentro de una ciudad, más aún en aquellas que van en vía de crecimiento expansivo, económico y político debido a que constantemente hacen énfasis en sus estrategias de progreso y desarrollo, es un común denominador no tener una trama urbana específicamente definida, sino que en medida del transcurrir del tiempo, la evolución, y los cambios en su infraestructura de la urbe, los sectores y su ejes viales, surgen en miras de solucionar las necesidades propias de momento, de tal forma que sin planificación urbana los territorios por sí mismos, generan conexiones locales dentro de la ciudad que le permitan recorrerla a lo largo y ancho, pero sin tener proyecciones a futuro de crecimiento y expansión urbana, lo cual generará seguramente en un próximo crecimiento expansivo, un conjunto de trazados diferentes en sectores aledaños, sin armonizar, ni interconectar extremos de una misma ciudad, lo que genera un proceso natural de fragmentación urbana.

Barranquilla una ciudad Fragmentada

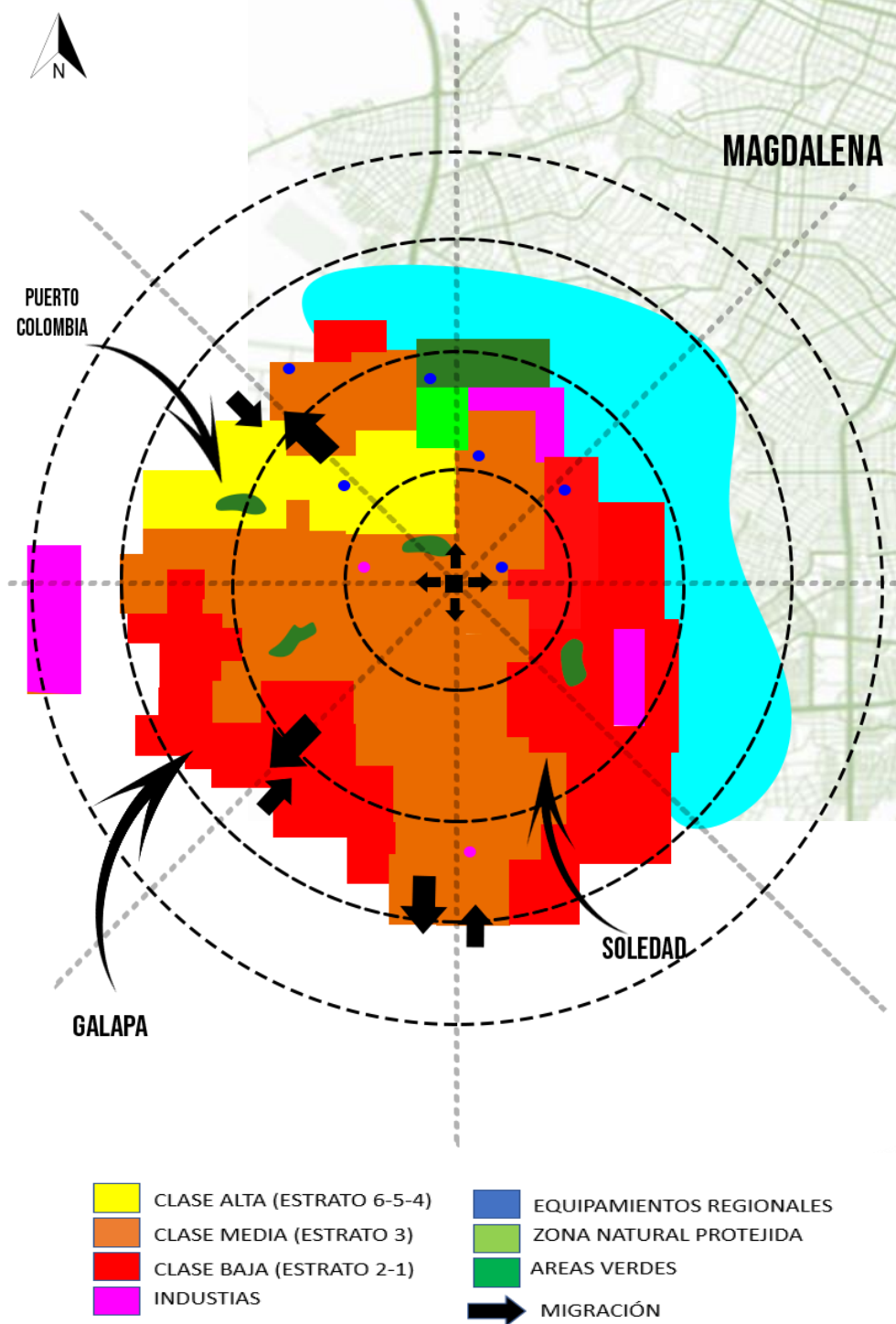


Figura 19: Estructura socioeconómica de Barranquilla
Fuente: Elaboración propia.

- La clase media y baja son las más afectados por la industrialización
- El mayor porcentaje de zonas de clase baja, se encuentran en la periferia de la ciudad.
- En cuestión de equipamientos regionales podemos decir que el 70% se encuentran ubicados cerca de la clase alta.
- Podemos decir que Barranquilla pertenece el **esquema de ciudad fragmentada**.

Analisis basico de los tipos de fragmentación en Barranquilla

Tabla 1. Análisis de la densidad urbana y la fragmentación que esta causa en los diversos sectores de la ciudad.










Vistas	Tipo de Fragmentación	Localización	Estrato (socio-económico)	Descripción
	Fragmentación Densidad	Villa Santos (Riomar)	5 y 6	<ul style="list-style-type: none">El barrio Villa Santo es uno de los mas prestigiosos de la ciudadSe considera parte de la fragmentación puesto que la gran parte de sus zonas residenciales están divididas por murosZona urbana separada de los barrios estatalesA pesar de estar en una zona urbana aislada necesita los equipamientos de la localidad
	Fragmentación Densidad	Miramar (Norte-centro histórico)	4 y 3	<ul style="list-style-type: none">En este sector se caracteriza por las residencias verticalesTiene una mezcla de residencias privadas y otras libres en el espacio urbanoEn su parte comercial consta con equipamientos tales como centros comercialesGran densidad urbana
	Fragmentación Densidad	El Rubí (Suroccidente)	2 y 1	<ul style="list-style-type: none">Residencias con escasas de recursos. Algunas colindan con terrenos baldíos los cuales presentan déficits en el tema de salubridadVías sin pavimentar, no se tiene regulación en los lineamientosNo existen equipamientos cercanos, el menos distante se encuentra en el barrio vecino (pequeño centro de salud)

Tabla 2. Análisis del espacio publico en las diferentes localidades por estrato socioeconómico en la ciudad de Barranquilla.

Vistas	Tipo de Fragmentación	Localización	Descripción
	Fragmentación Espacio Publico	Centro de Barranquilla (Norte – centro histórico)	<ul style="list-style-type: none">El centro de barranquilla se caracteriza por se la zona mas comercial de la ciudadEl espacio publico se ve afectado puesto que muchos puestos de comercio informal se encuentran ubicados en el andén, sin dejar espacio para el paso de peatones por ende tienen que tomar la calle para su movilidad
	Fragmentación Espacio Publico	Barrio carrizal (Metropolitana)	<ul style="list-style-type: none">En la gran parte de los barrios populares de la ciudad se ve el fenómeno donde las viviendas respetan los lineamientos, causando que no se deje espacio para el andén.A causa de la limitaciones de los retiros se pueden ver varios de los elementos urbanos como postes eléctricos y arboles a mitad de la acera
	Fragmentación Espacio Publico	Localidades Suroccidente, Suroriente y Metropolitana	<ul style="list-style-type: none">Con referencias a los equipamientos urbanos a nivel regional localidades como suroriente y suroccidente tiene un déficitsEn el tema de parques y plazas las localidades han sido parte de esa renovación de parques genéricos que a propuesto la alcaldía en los últimos años.Si bien se han renovados los parques no se ha creado un plan para el diseño de plazas u otros espacios urbanos

	Fragmentación por movilidad	Buses y vehiculos privados	<ul style="list-style-type: none">En la ciudad existen una gran cantidad de rutas excesiva de rutas de buses, pero este no es el problemas principal lo que afecta a la movilidad es la cantidad de buses que hay por rutas y el que muchas rutas comparten vías principales tales como(carrera 43, calle 84, carrera 49 c, Circunvalar, etcétera)Gran parte de la población de la ciudad se movilizan a través de vehículo privado, por ende la movilidad se dificulta en horas picos
	Fragmentación por movilidad	Transporte masivo	<ul style="list-style-type: none">El transporte masivo en la ciudad es un modelo nuevo (10 años)Si bien gran parte de la población se moviliza utilizando este sistema, el por si solo no tiene la capacidad para trasladar a los ciudadanos de manera efectivaAlgunos usuarios ha presentado molestias puesto que identifican que el sistema trabaja el doble de su capacidad
	Fragmentación por movilidad	Movilidad alternativa	<ul style="list-style-type: none">El concepto de movilidad alternativa es muy primario en las dimensiones espaciales de la ciudad. Si bien en los espacios nuevos (como el malecón del rio) se han implementado vías de ciclo rutas, estas se utilizan mas de forma turística y no existe una estructura vial solida que permita la movilización por la ciudad

DE LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN INCONCLUSOS A LA
"BARRANQUILLA FUTURA"

CNP

SEGUNDO

UN VISTAZO AL PASADO "Análisis del desarrollo histórico de la ciudad de Barranquilla"



Capítulo 2. *Un vistazo al pasado*

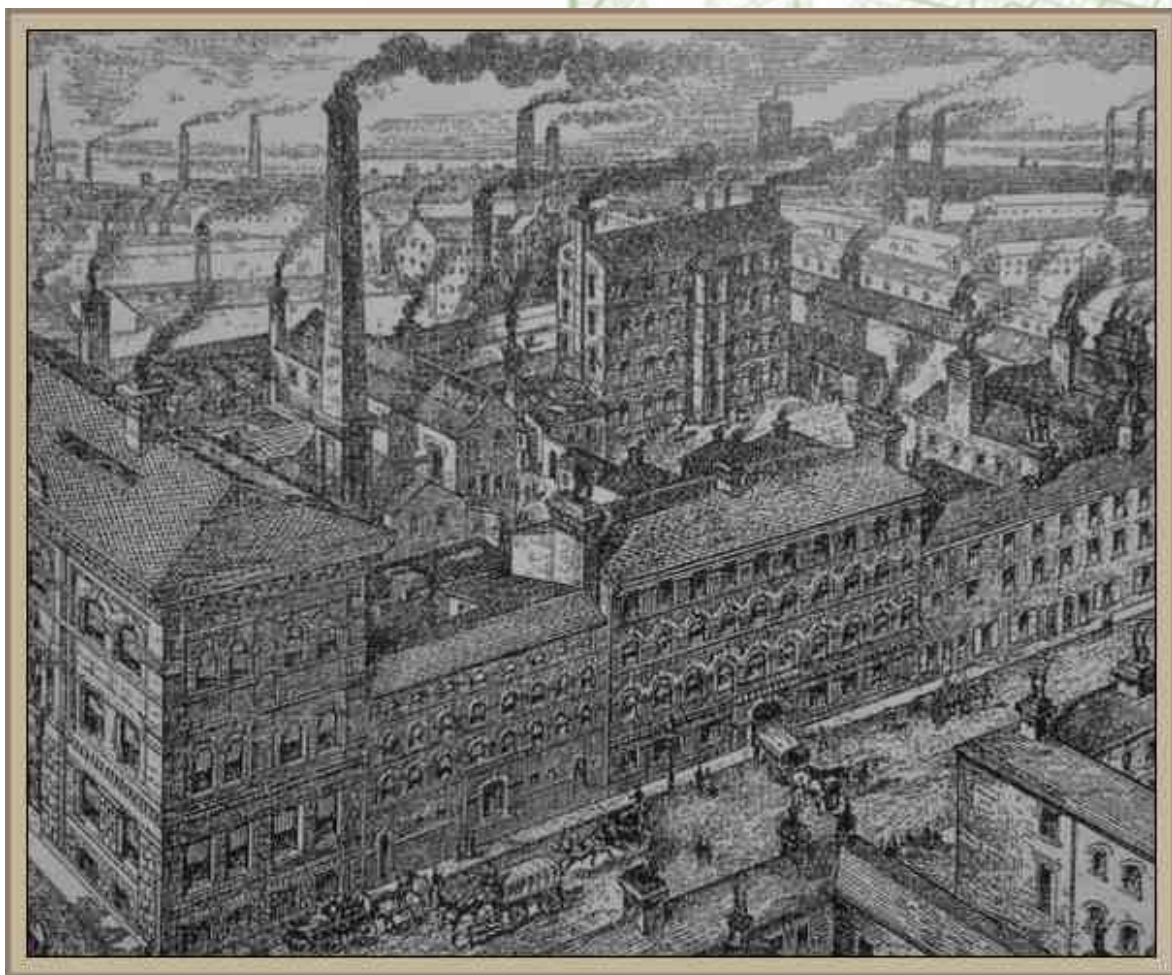
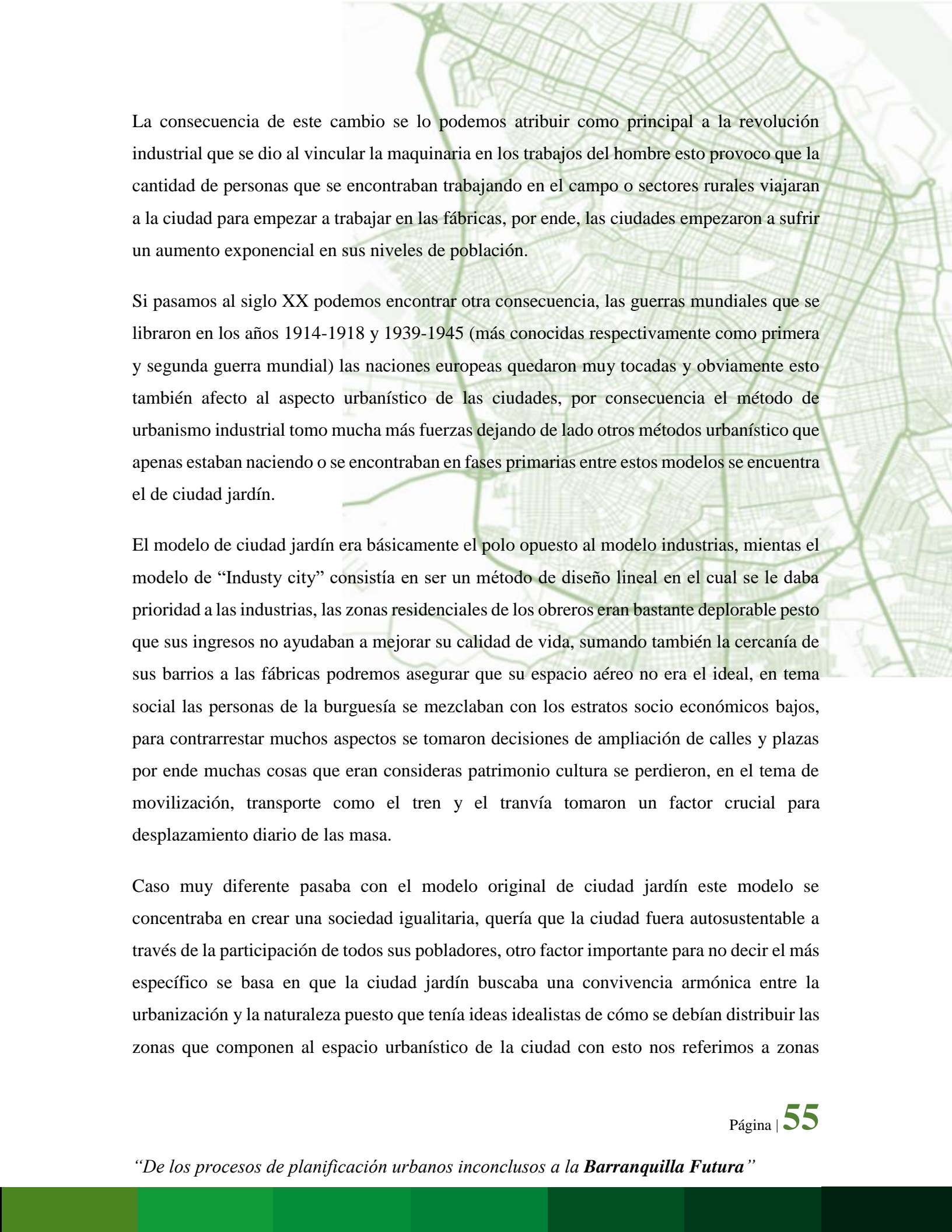


Figura 20. Ciudad industrial - Siglo XIX.

Fuente: https://historiaybiografias.com/historia_ciudades/

Analizando algunos documentos sobre el urbanismo del siglo XIX y siglo XX podemos identificar que la mentalidad del hombre tuvo que cambiar abruptamente, puesto que la arquitectura venía con una línea de resaltar lo estético como principal función, por segunda parte tomaba la firmeza del proyecto y por ultimo su utilidad estos tres puntos clásicos eran conocidos como “*venustas, firmitas, utilitas*”.



La consecuencia de este cambio se lo podemos atribuir como principal a la revolución industrial que se dio al vincular la maquinaria en los trabajos del hombre esto provoco que la cantidad de personas que se encontraban trabajando en el campo o sectores rurales viajaran a la ciudad para empezar a trabajar en las fábricas, por ende, las ciudades empezaron a sufrir un aumento exponencial en sus niveles de población.

Si pasamos al siglo XX podemos encontrar otra consecuencia, las guerras mundiales que se libraron en los años 1914-1918 y 1939-1945 (más conocidas respectivamente como primera y segunda guerra mundial) las naciones europeas quedaron muy tocadas y obviamente esto también afecto al aspecto urbanístico de las ciudades, por consecuencia el método de urbanismo industrial tomo mucha más fuerzas dejando de lado otros métodos urbanístico que apenas estaban naciendo o se encontraban en fases primarias entre estos modelos se encuentra el de ciudad jardín.

El modelo de ciudad jardín era básicamente el polo opuesto al modelo industrias, mientras el modelo de “Industry city” consistía en ser un método de diseño lineal en el cual se le daba prioridad a las industrias, las zonas residenciales de los obreros eran bastante deplorable puesto que sus ingresos no ayudaban a mejorar su calidad de vida, sumando también la cercanía de sus barrios a las fábricas podremos asegurar que su espacio aéreo no era el ideal, en tema social las personas de la burguesía se mezclaban con los estratos socio económicos bajos, para contrarrestar muchos aspectos se tomaron decisiones de ampliación de calles y plazas por ende muchas cosas que eran consideradas patrimonio cultura se perdieron, en el tema de movilización, transporte como el tren y el tranvía tomaron un factor crucial para desplazamiento diario de las masas.

Caso muy diferente pasaba con el modelo original de ciudad jardín este modelo se concentraba en crear una sociedad igualitaria, quería que la ciudad fuera autosustentable a través de la participación de todos sus pobladores, otro factor importante para no decir el más específico se basa en que la ciudad jardín buscaba una convivencia armónica entre la urbanización y la naturaleza puesto que tenía ideas idealistas de cómo se debían distribuir las zonas que componen al espacio urbanístico de la ciudad con esto nos referimos a zonas



residenciales, zonas comerciales, zonas industriales y zonas de ocio. Pero para la situación de la época si podemos expresar que era una respuesta idealista a la situación principalmente.

por el tema de que la ciudad jardín no creía en las grandes urbanizaciones, al contrario una de las principales filosofía estaba impregnada en el pensamiento de que todas las ciudades tienen un límite de expiación, según Howard máximo exponente y creador de la ciudad jardín planteaba que las ciudad podría tener una capacidad máxima de 32.000 habitante, después de esta capacidad dichas ciudades tendrían que cerrarse y formar otra ciudad no muy lejana del núcleo principal y están eran conectadas por medio de trenes

Pero todo no era desigualdades entre estos dos modelos urbanísticos, ambos compartían una fuerte creencia en el tema de movilidad y en el aspecto de cómo se debían integrar las ciudades, con esto nos referimos a que ambos modelos planteabas las grandes avenidas pero de manera diferentes, mientras el modelo de ciudad industrial tomaba las avenidas de forma lineal el modelo de ciudad jardín se refería a ella de manera circular puesto que esa fue la manera que Howard encontró para conectar todos los puntos interno de la ciudad. En el otro punto que compartían fue el determinar la plaza como eje urbanístico de la ciudad, en los modelos se les daba prioridad y se les conocía como zonas de respiro.

DE LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN INCONCLUSOS A LA
"BARRANQUILLA FUTURA"

CIUDAD JARDIN



La utopía de Ebenezer HOWARD

En el transcurso de la historia el ser humano ha buscado darle un punto de organización a sus ciudades y sus ideas fueron variando con según sus contextos, necesidades, y los aspectos físicos de su época, para hablar sobre el método de ciudad jardín primero centralicémoslos en la ciudad de Londres de siglo XIX el cual se encontraba en plena revolución industrial, esta ciudad estaba sufriendo una expansión bastante importante puesto que en solo medio siglo su población había pasado de 1.995.846 a 4.670.177. esto efecto fue causa del desplazamiento de la población del campo a la ciudad. Esta expansión no solo trajo consigo el aumento de la población, también afecto significativamente a la organización del espacio urbano, por otra parte, también trajo consecuencia al nivel de salubridad puesto que la contaminación producida por las fábricas afectaba a los barrios aledaños los cuales eran habitados por la clase obrera.

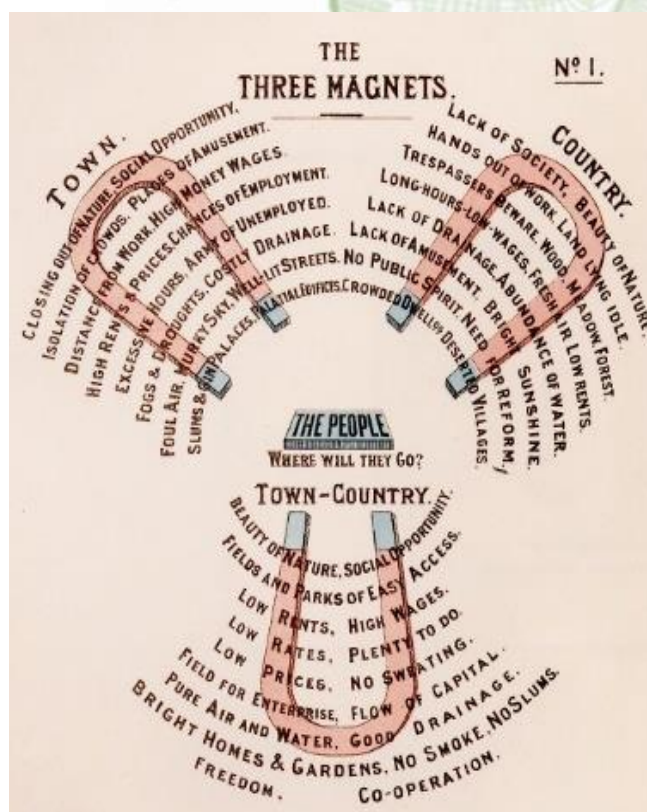
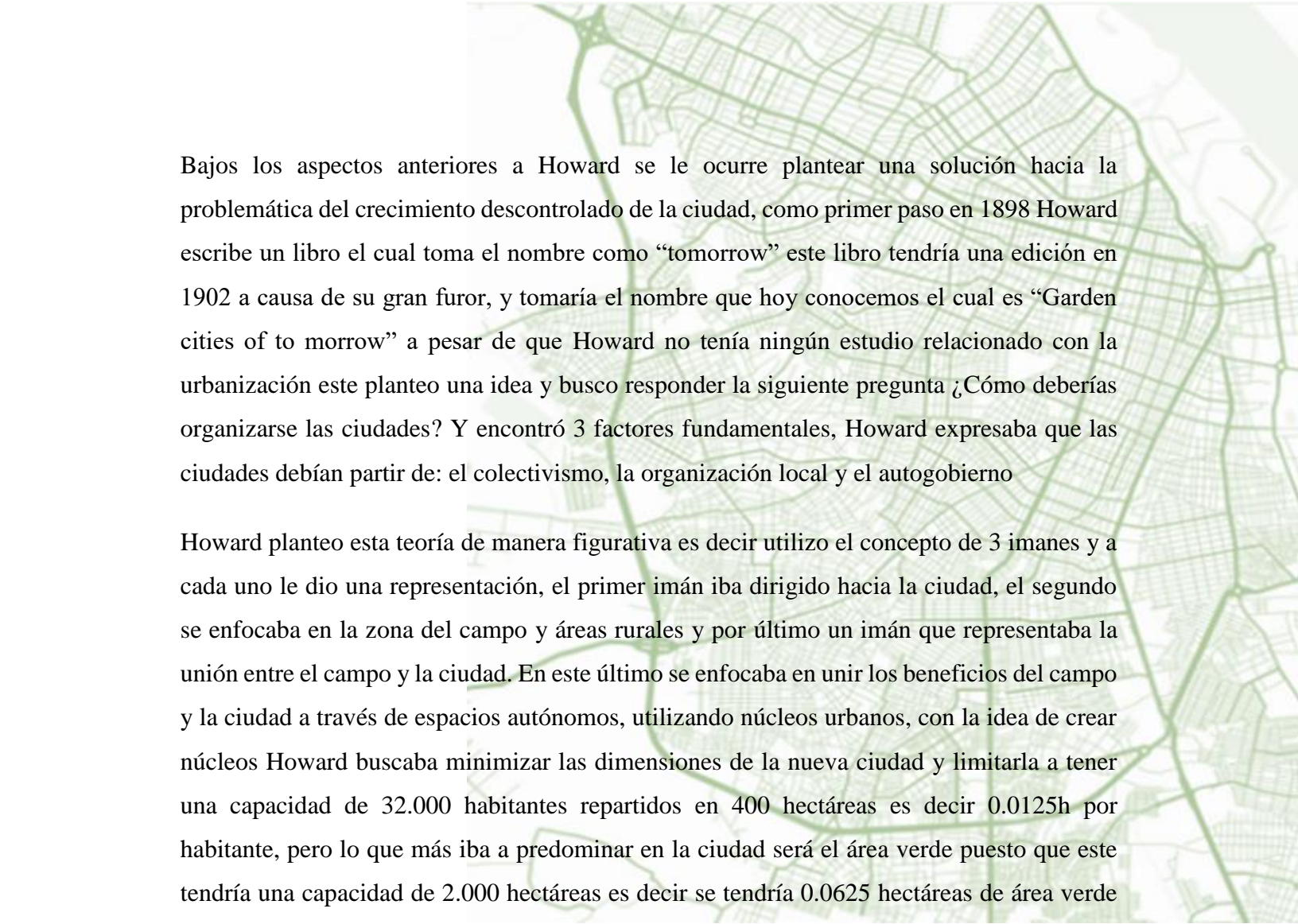


Figura 21. Teoría de los tres imanes, por Ebenezer Howard

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.



Bajos los aspectos anteriores a Howard se le ocurre plantear una solución hacia la problemática del crecimiento descontrolado de la ciudad, como primer paso en 1898 Howard escribe un libro el cual toma el nombre como “tomorrow” este libro tendría una edición en 1902 a causa de su gran furor, y tomaría el nombre que hoy conocemos el cual es “Garden cities of to morrow” a pesar de que Howard no tenía ningún estudio relacionado con la urbanización este planteo una idea y busco responder la siguiente pregunta ¿Cómo deberías organizarse las ciudades? Y encontró 3 factores fundamentales, Howard expresaba que las ciudades debían partir de: el colectivismo, la organización local y el autogobierno

Howard planteo esta teoría de manera figurativa es decir utilizo el concepto de 3 imanes y a cada uno le dio una representación, el primer imán iba dirigido hacia la ciudad, el segundo se enfocaba en la zona del campo y áreas rurales y por último un imán que representaba la unión entre el campo y la ciudad. En este último se enfocaba en unir los beneficios del campo y la ciudad a través de espacios autónomos, utilizando núcleos urbanos, con la idea de crear núcleos Howard buscaba minimizar las dimensiones de la nueva ciudad y limitarla a tener una capacidad de 32.000 habitantes repartidos en 400 hectáreas es decir 0.0125h por habitante, pero lo que más iba a predominar en la ciudad será el área verde puesto que este tendría una capacidad de 2.000 hectáreas es decir se tendría 0.0625 hectáreas de área verde por habitante.

Con este modelo Howard buscaba balancear las clases sociales de la ciudad, esto lo expresó en sus esquemas donde se repartían zonas y se pretendía ubicar zonas residenciales, fabricas, zonas de ocios y comercios para todos sus habitantes esto con el fin de buscar un conjunto urbanístico funcional. Cuando una ciudad alcanzaba la capacidad máxima de población, se procedía a la construcción de otra la cual era enlazada con el núcleo principal, así sucesivamente se creaban ciudades las cuales abrazaban a la ciudad principal.

Con este modelo Howard buscaba balancear las clases sociales de la ciudad, esto lo expresó en sus esquemas donde se repartían zonas y se pretendía ubicar zonas residenciales, fabricas, zonas de ocios y comercios para todos sus habitantes esto con el fin de buscar un conjunto urbanístico funcional. Cuando una ciudad alcanzaba la capacidad máxima de población, se

procedía a la construcción de otra la cual era enlazada con el núcleo principal, así sucesivamente se creaban ciudades las cuales abrazaban a la ciudad principal.

El plan de Howard era reestructurar a Londres, ubicando a los habitantes que llegaban a la ciudad en las otras ciudades satélites las cuales debían ser autosustentable, pero también debían alimentar al núcleo principal, Howard creo tres esquemas con formas de circunferencia para plantear la ciudad jardín el primero fue conocido como el diagrama de estructura vial el cual describía los siguientes aspectos:



ESTRUCTURA VIAL



Seis bulevares de 36 m de ancho y el cual dividía en 6 partes a los barrios.

La Quinta Avenida debería estar bordeada por árboles y posterior al Cristal Palace.

Una gran avenida de 125 m de ancho y más de 5 km de longitud y divide la ciudad con dos coronas: parque adicional de 50 hectáreas.

Vías de ferrocarril el cual debía pasar por el conjunto industrial ubicado en el cinturón exterior, esto buscando la fácil carga y descarga de las mercancías y la disminución de tráfico por las vías locales.

Figura 22. Interpretación del esquema de la ciudad-jardín tipo. Estructura vial. Imagen y descripción tomada de

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>

El segundo diagrama es conocido como estructura de áreas verdes y se basaba en los siguientes ítems:



Jardín en el espacio central de un tamaño de 2 hectáreas

El parque central debía ser un espacio público de 58 hectáreas con equipamientos de esparcimientos accesible para toda la población

La gran avenida debía estar arborizada

La separación entre la zona industrial y el eje residencial debía ser a partir de un cinturón verde

Figura 23 Interpretación del esquema de la ciudad-jardín tipo. Estructura de las zonas verdes. Imagen y descripción tomada de

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.



el tercer diagrama que trata sobre la estructura de edificación:



El Cristal Palace se refería a una arcada de cristal la cual se utilizaba para los días lluvioso y tomaba la función de parque, el ciudadano más distante debía encontrarse a 550 m.

Después de los dos primeros círculos de viviendas se encontraba un lugar reservado para las actividades institucionales con esto nos referimos a escuelas, iglesias, hospitales, etc.

Las instalaciones industriales se encontraban en la periferia del esquema básicamente en el cinturón del exterior estas eran conformadas por manufacturas, almacenes, mercados, etc.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

- Una fuerte oferta de trabajo local en Garden City y a poca distancia.
- Oportunidades para que los residentes se vistan su propia comida, incluidas las asignaciones
- Generoso espacio verde, que incluye: cinturón de campo circundante para evitar la expansión no planificada; parques públicos bien conectados y ricos en biodiversidad; jardines de alta calidad; calles arboladas; y espacios abiertos
- Fuertes instalaciones culturales, recreativas y comerciales en vecindarios transitables
- Sistemas de transporte integrados y accesibles.

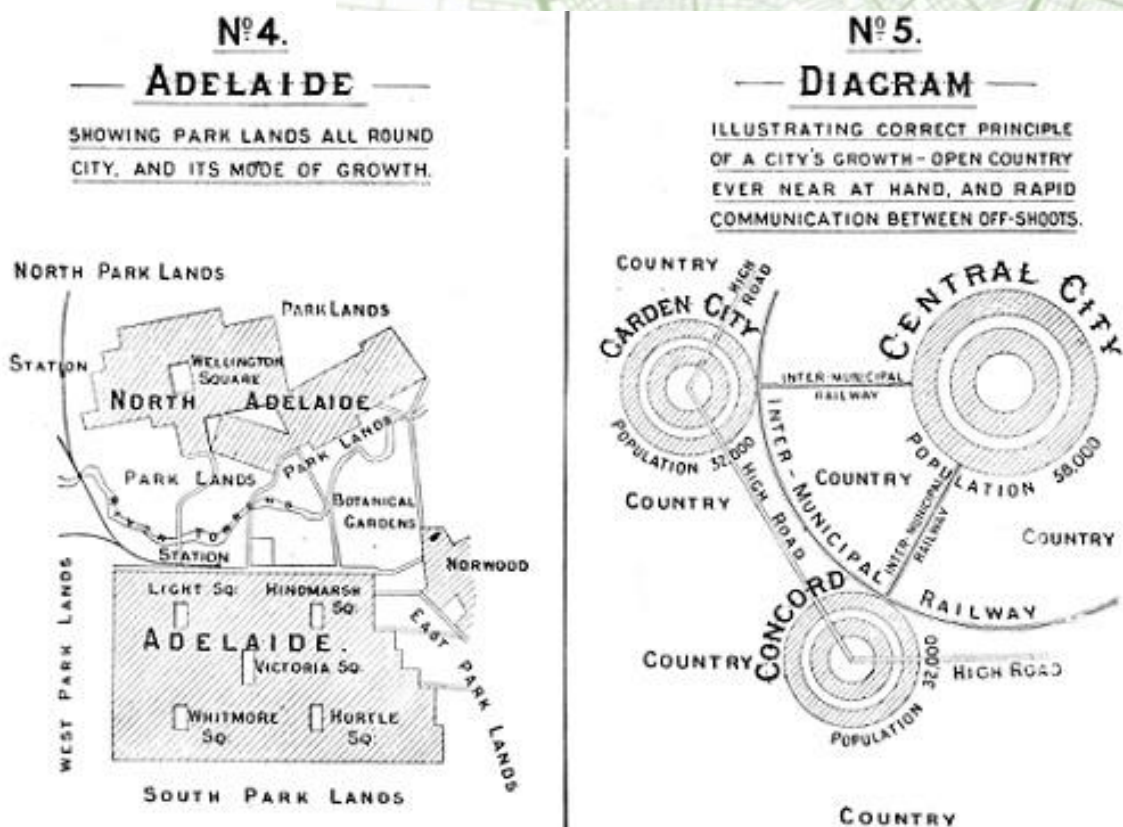


Figura 26. Ebenezer Howard. Diagramas n° 4 y 5 de la ciudad-jardín, comparando el crecimiento habitual (desordenado) con el propuesto para las ciudades jardín (ordenado).

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

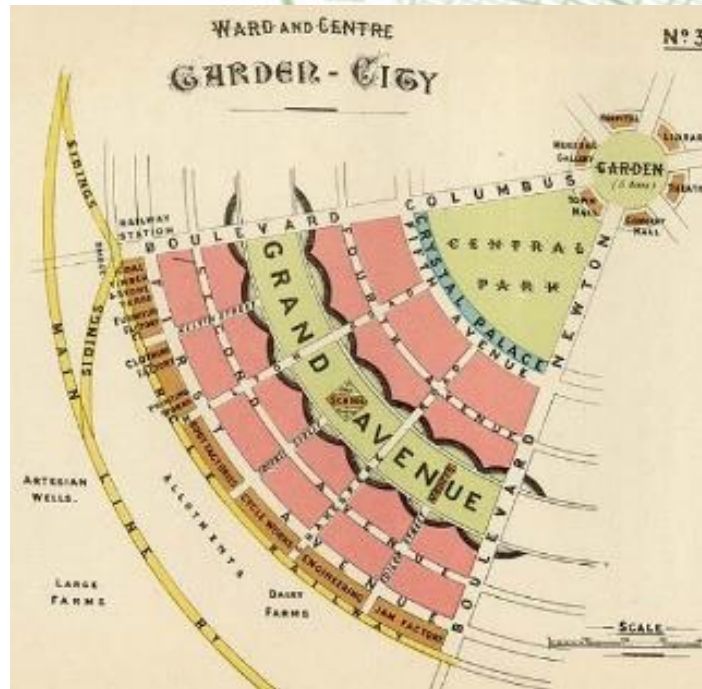


Figura 27 Ebenezer Howard. Diagrama N°2 de la ciudad jardín. La ciudad y su entorno (32.000 habitantes para unas 2.000 Hectáreas.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

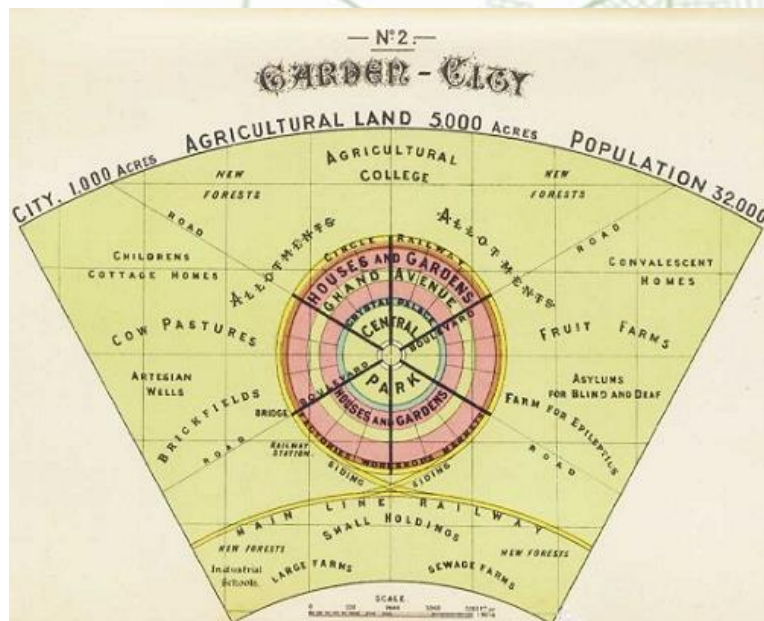


Figura 28. Ebenezer Howard. Diagrama n° 3 de la ciudad-jardín, mostrando un sector circular con la distribución de la ciudad.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

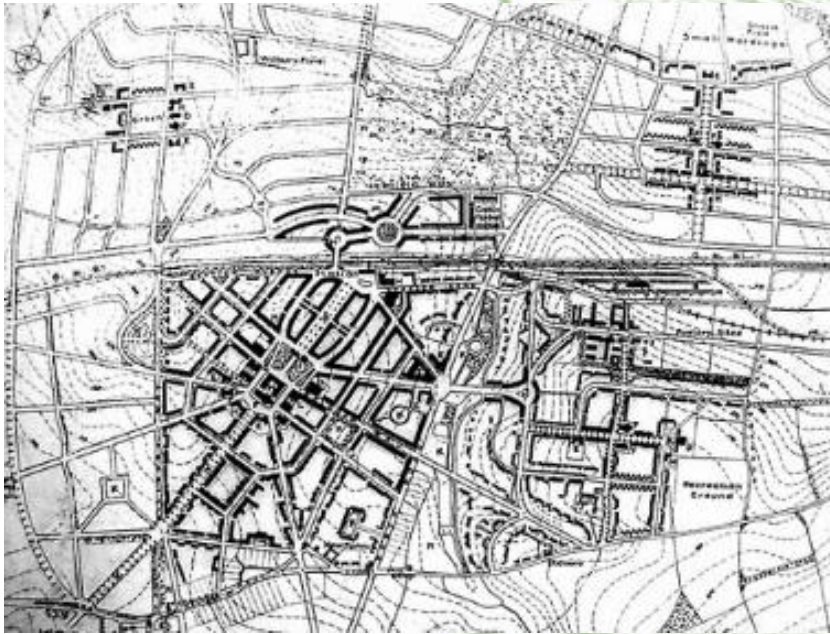


Figura 29. Letchworth Garden City. Plan de Barry Parker y Raymond Unwin.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

Howard busco que su modelo no quedara solo en una ideología así que en 1899 funda la “Garden city association”, la cual poco tiempo después cambiaría su nombre a TCPA, para la construcción de su modelo Howard realizo un concurso el cual dejo como ganadores a los arquitectos Barry Parker (1867-1947) y Raymond Unwin (1863-1940). En 1904 estos arquitectos iniciaron la construcción de la primera ciudad jardín la cual recibiría como nombre Letchworth Garden City su ubicación fue a 50km de la ciudad de Londres y tenía una superficie de 1.600 hectáreas, el resultado final dejaría bastante que desear puesto que no se logró consolidar muchas ideas de Howard, desde la forma hasta la implementación de algunos equipamientos, pero a pesar de esto y de que tardo varios años en consolidarse llevo a hacer un éxito comercial.

De la utopía a lo híbrido

A pesar de que el modelo de ciudad jardín se pensó como una solución urbana, este modelo tomo una adaptación para plantearse de forma barrial puesto que después de la construcción de la ciudad de Letchworth se realizó el diseño de un nuevo barrio de Londres, se pretendía con este nuevo barrio crear un escenario en donde se priorizara la integración social por parte

de todas las clases sociales. El diseño de este barrio buscaba alejarse de todas esas formas monótonas que identificaban a las ciudades industriales. El diseño de este barrio sería obra de los arquitectos Raymond Unwin y Barry Parker, este nuevo barrio recibió el nombre de Hampstead Garden Suburb.

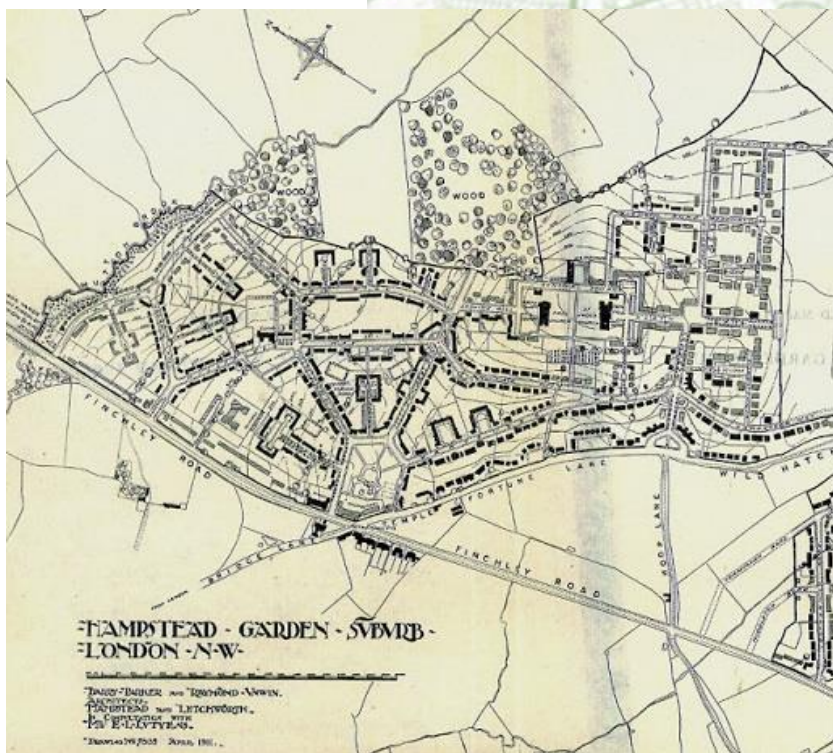


Figura 30. Hampstead Garden Suburb. Plan inicial de Barry Parker y Raymond Unwin.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

El nuevo barrio de viviendas tendría el aspecto del nuevo modelo de ciudad-jardín, con una concentración de construcciones que buscaba respaldar el aspecto urbano sin perder esa unidad con la naturaleza, en donde se les daba prioridad a los espacios público, las áreas verdes libres y al desarrollo de un extenso catálogo de agrupaciones de vivienda, que se convertiría en referencia para el futuro.

La idea de la “ciudad jardín se comenzó a difundir por los sectores de Londres esto conllevaría a que se interpretaran muchas formas del modelo original de Howard. Por consecuencia de la expansión se perdería parte de los fundamentos originales de la ideología principal, al igual que las referencia que habían establecidos Parker y Unwin en el primer

modelo construido. Pero todos conservaron unos denominadores comunes los cuales fueron la media – baja densidad, la importancia de las zonas verdes.

La transformación de del modelo trascendió a otros países, pero donde más se acogió la idea de Howard fue en Estados Unidos, más específicamente en la ciudad de new york (Forest y New Jersey. A pesar de que eran inspirados en el modelo de ideológico de ciudad de Howard no eran 100% fiel a esta, se podría decir que fueron modelos híbridos que conservaban el concepto base pero que se le agregaron elementos como la incorporación de los avances estéticos puesto que estamos de una época donde el movimiento moderno privilegiaba, otros conceptos fueron tipológicos y tecnológicos del funcionalismo, así como actualizaciones de las necesidades sociales. Otras ciudades que aplicaron el modelo fueron:

- Frankfurt el cual implemento el proyecto llamado “Nuevo Frankfrut” entre 1925 y 1930,
- Stuttgart (con la Weissenhof de 1927)
- Berlín, con las siedlungen construidas durante la República de Weimar (seis de las cuales fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad en 2008).
- Después de la segunda guerra mundial gran Bretaña creo un proyecto llamado “new town”

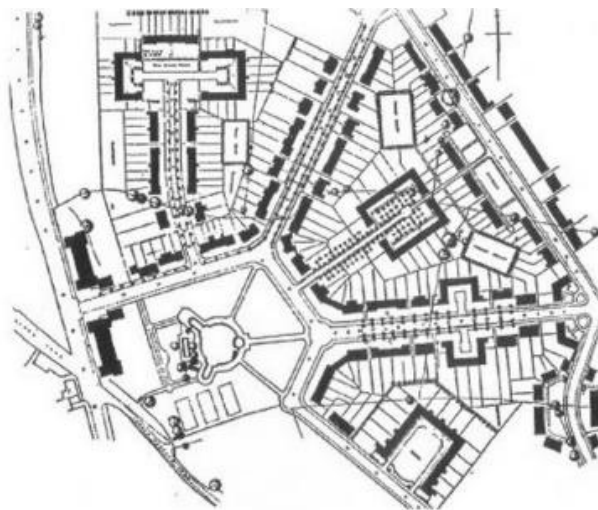


Figura 31. Hampstead Garden Suburb. Detalle del centro urbano.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

A pesar de todos los cambios que se hicieron podemos decir que el modelo de ciudad jardín si influencio en los modelos urbanísticos del siglo XX, puesto que en los modelos siguiente se les dio prioridad a las áreas verdes, a la unificación de los aspectos sociales, a darle un lugar digno a la clase obrera, Howard idealizo un modelo que a pesar de ser utópico solucionaba problemas de movilidad, identidad, fragmentación social, estética, conservación del medio ambiental, distribución de zonas y le regalaba un respiro a las ciudades contaminadas por la industrialización de la época.



Figura 32. Hampstead Garden Suburb. Detalle del centro urbano.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>.

vista aérea de la ciudad de Letchworth Garden - Inglaterra, esta es considerada como la primera ciudad jardín.

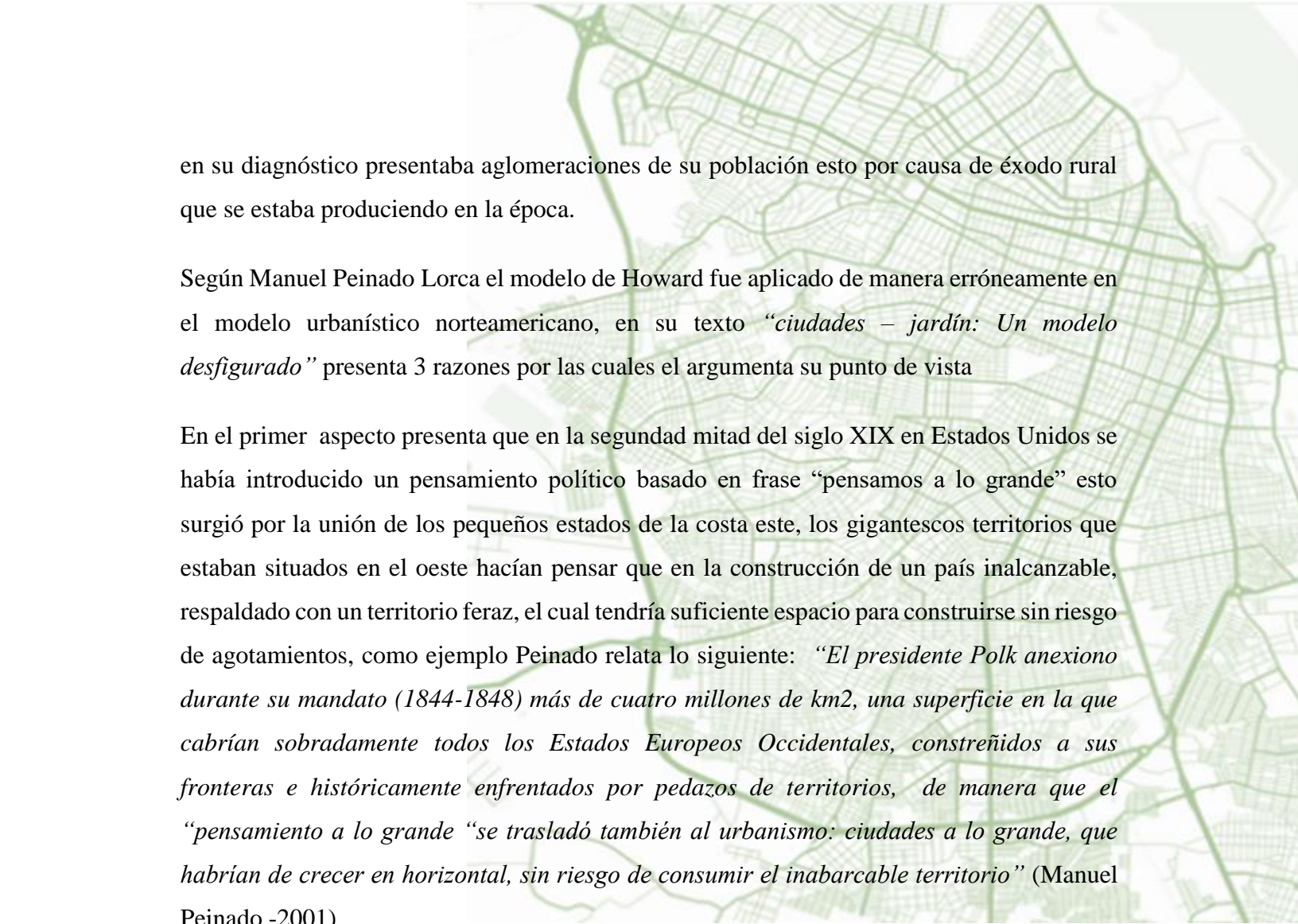


Figura 33. vista aérea de la ciudad de Letchworth Garden - Inglaterra, esta es considerada como la primera ciudad jardín.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2016/02/el-modelo-original-de-la-ciudad-jardin.html>

Modelo de ciudad jardín en América

Las ideas de Howard tuvieron una gran acogida no solo en algunos países del lado occidental del continente europeo, también llegó a tener influencia en cierta parte del lado norte del continente americano, en el año 1920, Estados Unidos estaba en busca de una transformación social puesto que, al igual que Europa, ellos se encontraban en una época de industrialización. Los planteamientos urbanísticos de Howard se fueron introducidos por medios de sus alumnos Unwin y Parker. Estos pensamientos morfológicos, de interacción social, distribución de espacios fueron empleados en la ya agobiada ciudad de Nueva York, la cual



en su diagnóstico presentaba aglomeraciones de su población esto por causa de éxodo rural que se estaba produciendo en la época.

Según Manuel Peinado Lorca el modelo de Howard fue aplicado de manera erróneamente en el modelo urbanístico norteamericano, en su texto *“ciudades – jardín: Un modelo desfigurado”* presenta 3 razones por las cuales el argumenta su punto de vista

En el primer aspecto presenta que en la segunda mitad del siglo XIX en Estados Unidos se había introducido un pensamiento político basado en frase “pensamos a lo grande” esto surgió por la unión de los pequeños estados de la costa este, los gigantescos territorios que estaban situados en el oeste hacían pensar que en la construcción de un país inalcanzable, respaldado con un territorio feraz, el cual tendría suficiente espacio para construirse sin riesgo de agotamientos, como ejemplo Peinado relata lo siguiente: *“El presidente Polk anexiono durante su mandato (1844-1848) más de cuatro millones de km², una superficie en la que cabrían sobradamente todos los Estados Europeos Occidentales, constreñidos a sus fronteras e históricamente enfrentados por pedazos de territorios, de manera que el “pensamiento a lo grande” se trasladó también al urbanismo: ciudades a lo grande, que habrían de crecer en horizontal, sin riesgo de consumir el inabarcable territorio”* (Manuel Peinado -2001)

Como segundo argumento, se presenta el rechazo que el sector burgués expresaba hacia las grandes aglomeraciones urbanas verticales, puesto que por las actualizaciones tecnológicas que surgieron a mediados del siglo XIX, el sector urbano y constructivo ya era capaz de crear edificaciones de apartamentos cada vez más elevados, en los cuales se alojaba la población, pero la capacidad tecnológica constructiva no estaba tan actualizada como la necesidad de llevar servicios públicos a esas edificaciones verticales.



Figura 34. Vista urbana de Newport New – Virgínea 1930-1945 Estados Unidos - Colección de los hermanos Tichnor.

Fuente: <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:th83m919s>

En tercer lugar y más relevante, se presenta la costumbre y fascinación de la cultura norteamericana por desplazarse en medios de transportes privados. Para un país en el cual apenas unos años atrás surgían las primeras carreteras, la fabricación de automóviles y su venta a escalas masivas abría un horizonte ilimitado hacia la movilidad de un país que aparentemente no tenía fronteras y que su diseño era a escala continental.



Figura 35. Vista urbana residencial de Newport New - Virgínea Estados Unidos - Colección de los hermanos Tichnor.

Fuente: <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:th83m919s>

Desde el punto de vista de Peinado, se afirma que el modelo de ciudad jardín de cierta forma fracaso al no ser empleado por completo usando la perspectiva de Howard, también podríamos decir que en cierto punto tiene razón puesto que, al no aplicarse como solución de espacios de gran amplitud, sino que se utilizó para zonas urbanas de baja escala. Pero si miramos la esencia del modelo, de los conceptos podría decir que este modelo si tuvo influencia en los sistemas urbanos idealizados por los urbanistas estadounidenses puesto que, Howard no solo buscaba controlar el movimiento de las masas y el desplazamientos, buscaba la limpieza del ambiente natural, de mejorar los planos espaciales, entregarle a la ciudad identidades específicamente en su corazón urbano y hacer que las ciudades tengan la capacidad de respirar, conceptos que si se aplicaron al momento de crear barrios como: forest Hill en Nueva York, Radbun en Nueva Jersey, Woodbourne en Boston, Newport New en Virginia, Hilton Village en Virginia, Chatham Village en Pittsburgh.

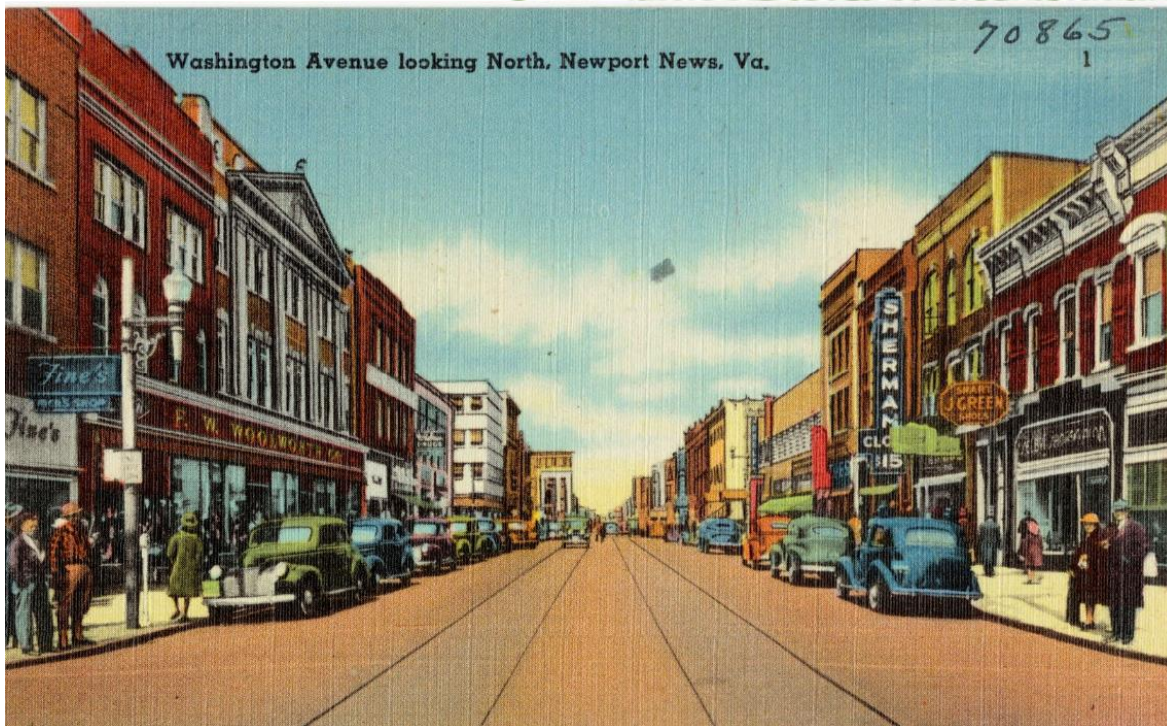


Figura 36. Vista urbana comercio y vía principal de Newport New – Virgínea 1930-1945 Estados Unidos - Colección de los hermanos Tichnor.

Fuente: <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:th83m919s>

Forest Hill

Como ejemplo de la influencia del modelo de ciudad jardín en estados unidos encontramos diferentes barrio que fue construido alrededor de 1913, el cual buscaban como prioridad la interacción social, la unión y el modelo de Howard daba una solución a esa problemática, además que le regalaba una identidad al sector y como agregado extra le regalaba ese toque natural y vegetativo uno de los que se formaron bajo esta filosofía fue Forest Hill el cual se encuentra ubicado en el distrito 6to de Queen, este barrio surgió a principios del siglo XX, la compañía inmobiliaria Card Meyer Company había renunciado a 600 acres con el fin de comparar las granjas que se encontraban en esta zona las cuales eran conocidas como: Springsteen, Squire, Lott, Bolmer, Van Siclen y Ascan Bakus la sumatoria de este terreno les regalaba una superficie de 242 hectáreas aproximadamente.

En este espacio se planteó un trazado urbano, el cual debía cumplir con la infraestructura y servicios necesarios. Los primeros proyectos fueron la construcción de casa unifamiliares, posteriormente de la materialización de la casa se promovió la construcción de escuelas y comercios. La zona cambio su nombre paso de whitepot y tomo el nombre de Forest Hills (las colinas del Bosque), este nombre surgió en honor al parque se encontraba en la zona sur de la urbanización el cual era conocido como Forest Park, este parque había sido diseñado por Frederick Law Olmsted en 1895.

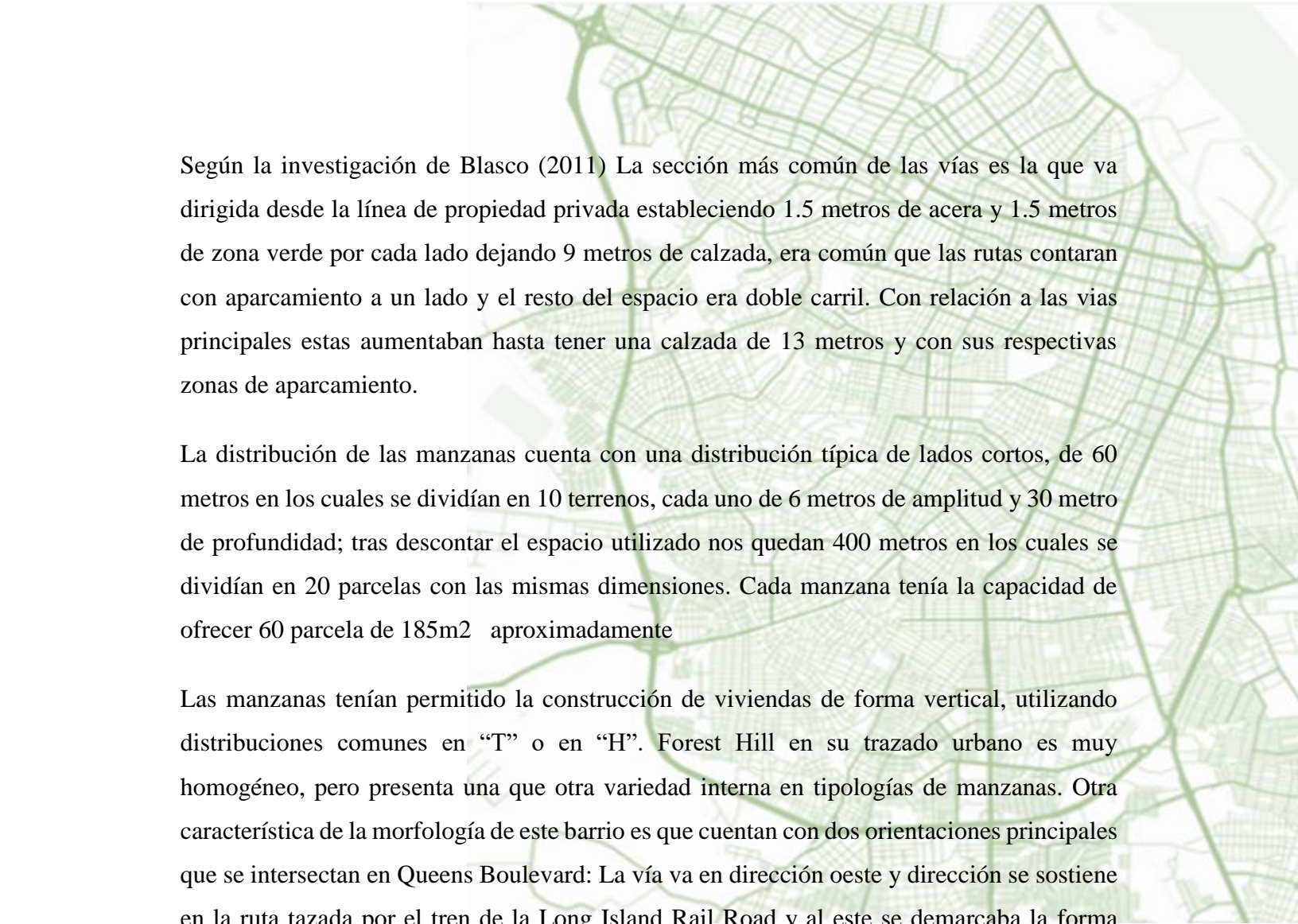
Morfología de “Forest Hills”



Figura 37. Forest Hills Nueva York - Estados unidos 1918.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2011/06/nueva-york-forest-hills-tenis.html>

La distribución morfología fue diseñada con bastante homogeneidad y responde a un modelo estándar para la edificación de 60x180 metros aproximadamente, con un variado de 15 metros, las medidas de algunas calles principales podían rondar los 20 metros



Según la investigación de Blasco (2011) La sección más común de las vías es la que va dirigida desde la línea de propiedad privada estableciendo 1.5 metros de acera y 1.5 metros de zona verde por cada lado dejando 9 metros de calzada, era común que las rutas contaran con aparcamiento a un lado y el resto del espacio era doble carril. Con relación a las vías principales estas aumentaban hasta tener una calzada de 13 metros y con sus respectivas zonas de aparcamiento.

La distribución de las manzanas cuenta con una distribución típica de lados cortos, de 60 metros en los cuales se dividían en 10 terrenos, cada uno de 6 metros de amplitud y 30 metro de profundidad; tras descontar el espacio utilizado nos quedan 400 metros en los cuales se dividían en 20 parcelas con las mismas dimensiones. Cada manzana tenía la capacidad de ofrecer 60 parcela de 185m² aproximadamente

Las manzanas tenían permitido la construcción de viviendas de forma vertical, utilizando distribuciones comunes en “T” o en “H”. Forest Hill en su trazado urbano es muy homogéneo, pero presenta una que otra variedad interna en tipologías de manzanas. Otra característica de la morfología de este barrio es que cuentan con dos orientaciones principales que se intersectan en Queens Boulevard: La vía va en dirección oeste y dirección se sostiene en la ruta trazada por el tren de la Long Island Rail Road y al este se demarcaba la forma proveniente de corona, en el distrito 4.

Forest Hill tuvo una evolución en las cuales se adquirieron unos extensos terrenos el cual tenía una extensión de 57 hectáreas, este estaba situado en la parte superior de la ladera las cual descendía de manera suave hasta juntarse con las colinas centrales de Long Island, y al sur con la línea ferrocarril, el diseño de esta ampliación se proyectó en crear una comunidad inspirada en los principios del movimiento de la “ciudad jardín” plasmados por Howard a esta ampliación se le conoció como “Forest Hill Gardens”

En 1908 se proyectó la construcción de aproximadamente 880 viviendas unifamiliares, plurifamiliares y 11 edificios de apartamentos los cuales fueron construidos en los estilos arquitectónicos que se encontraban de moda en esa época los cuales eran Tudor, Brick Tudor or Georgian style.

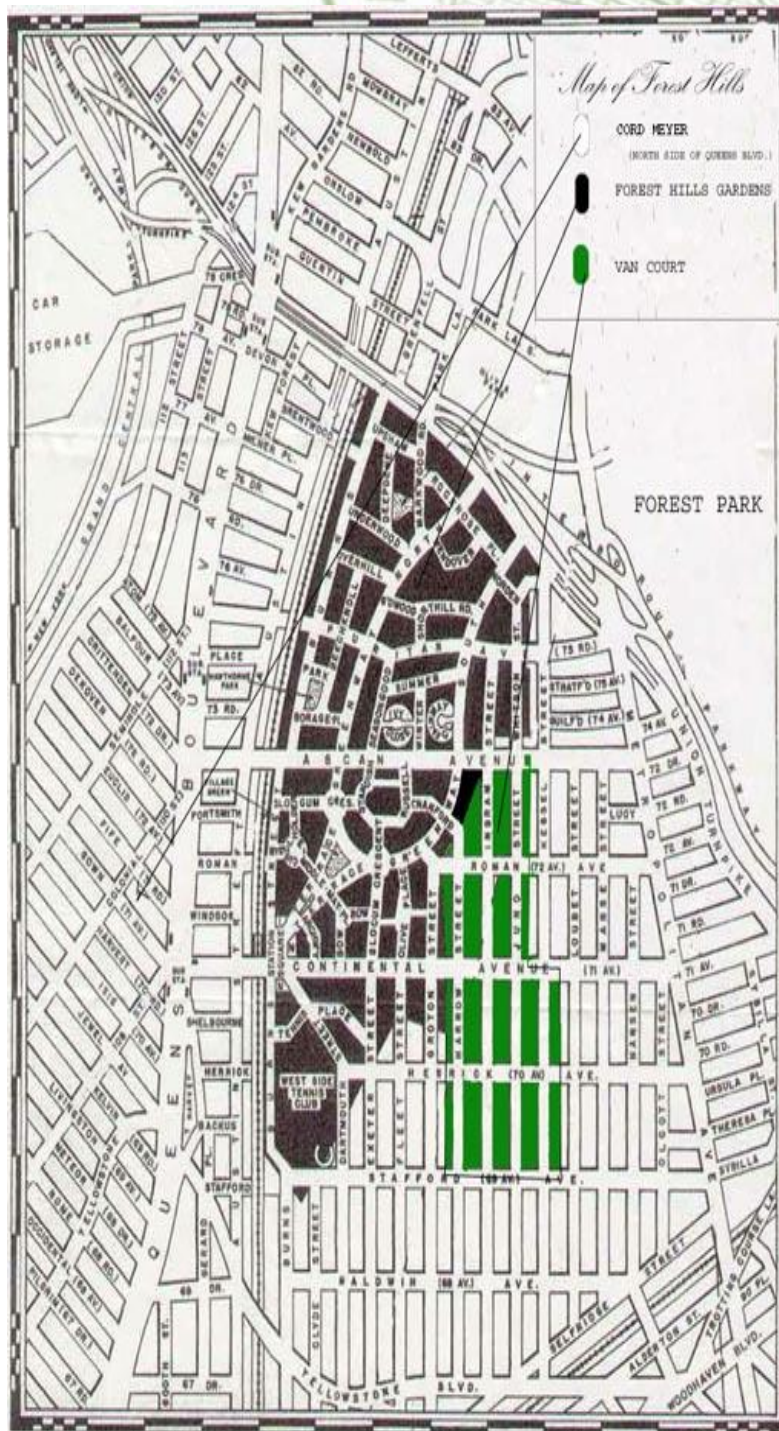


Figura 38. Morfología de Forest Hill, más expansión.

Fuente:: <http://urban-networks.blogspot.com/2011/06/nueva-york-forest-hills-tenis.html>

El proyecto de expansión fue respaldado por Russell Sage Foundation por insistencia de su presidenta Margaret Olivia Slocum. Esta fundación fue creada con la finalidad de mejorar la interacción social de la ciudad y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos especialmente los relacionados con la zona obrera. Margaret era una filántropa la cual tenía como deseo la construcción de una nueva comunidad para la clase media y obrera, el cual estuviera poblado por viviendas de fácil acceso económico, pero de buena calidad, la idea era que estas viviendas estuvieran dentro de un ambiente sintonizados a las ideas de ciudad jardín, que se encontraban rondando por algunos espacios urbanísticos de estado unidos y de las cual ella era fiel seguidora.

A pesar de las buenas intenciones por construir viviendas de calidad a bajo costos, estos fueron variando hasta llegar al punto donde se elevó mucho el precio de la urbanización impidiendo el acceso a las residencias por parte de las clases medias inicialmente previstas, por ende, la nueva comunidad que ocupo la zona era de clase alta.



Figura 39. Contraste entre Forest Hill y manhattan- New York – Estados Unido.

Fuente: <https://www.mansionglobal.com/articles/forest-hills-gardens-is-a-charming-tudor-enclave-in-new-york-city-100637>

La arquitectura de las viviendas fue obra de Grosvenor Atterbury (1869-1956) el cual propuso la construcción con paneles prefabricado de hormigón que se ensamblan en situ y el cual resultaría siendo un método innovador para la época.



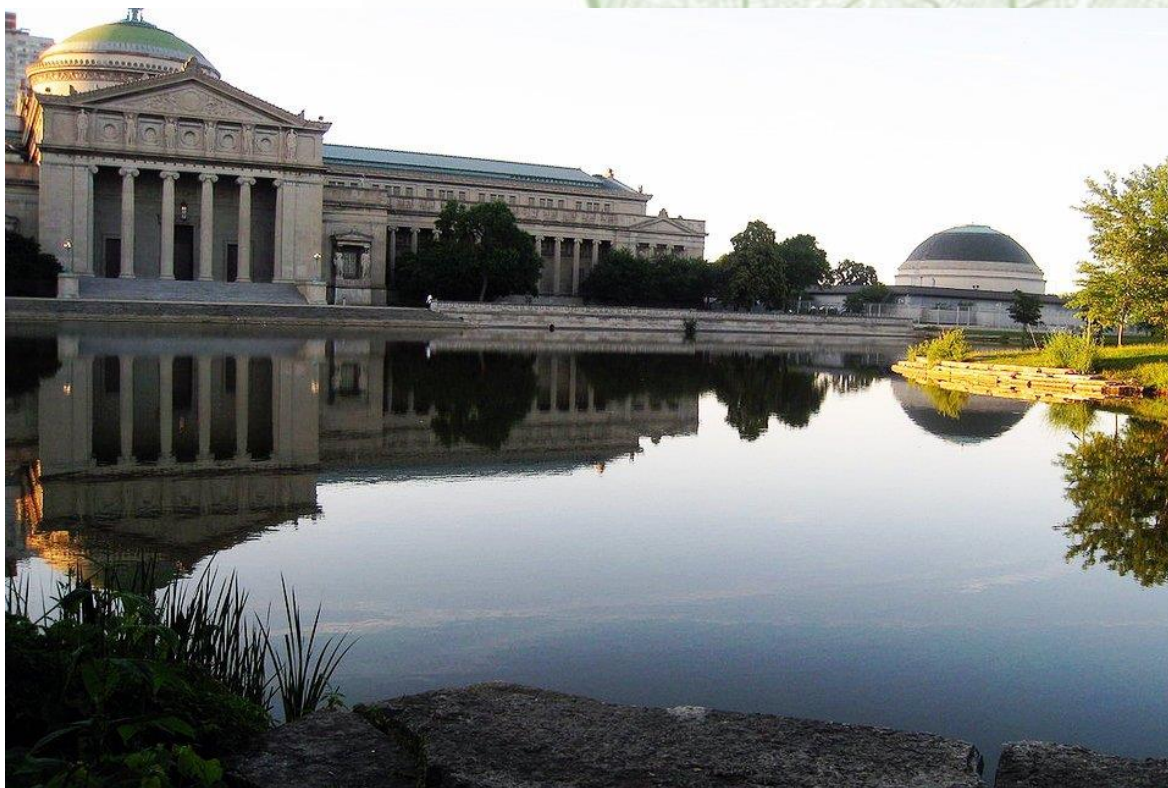
*Figura 40. Forest Hill -New York - Estados Unidos.
Fuente: <http://www.scoutingny.com/the-village-in-the-forest/>*



*Figura 41. Foto aérea de Forest Hill en invierno.
Fuente: <https://co.pinterest.com/pin/327777679100825284/>*


Modelo de CITY BEATIFUL

A pesar que el modelo de ciudad jardín no invadió todo el país de estados unidos, este modelo si tuvo influencias, puesto que las ciudades gritaban la necesidad de alejarse del hollín negro del carbón y volver a esos modelos donde se veían más limpias y sus estructuras tenían esa belleza clásica, basado en esa necesidad se buscó la innovación de un modelo propio que a diferencia del modelo de Howard este debería integrar un grandes núcleos urbano y volverlos un solo conjunto, el en cual se pueda convivir, tenga estética, se vincule con la naturaleza y sea un modelo eficaz en la movilidad de los habitantes este modelo llevaría el nombre de “ciudad bonita” o en su traducción al inglés “beautiful city”



*Figura 42. Washington - Estados Unidos.
Fuente: www.google.com/imagenes*

Se podría decir que movimiento de “City Beautiful” fue diseñado como una reforma arquitectónica la cual surge a principios del siglo XX y en su pensar tenía el propósito de darle vida y resaltar los espacios públicos de las ciudades estadounidenses, este modelo colocaba la arquitectura como el ende fundamental en la construcción y en el orden de las



urbes. La expansión de la ideología tomó fuerzas en ciudades como Chicago, Cleveland, Detroit y Washington dando una ayuda a la belleza que la arquitectura proyectaba para mejorar la imagen social de las grandes urbes y como agregado:

"Como planificador principal de la Exposición Colombina del Mundo de 1893 en Chicago, Burnham se estableció como un líder en el Movimiento de la Ciudad Hermosa. La feria se jactaba de tener una arquitectura neoclásica armoniosa, un paisaje elegante y un sistema de electricidad, alcantarillado y electricidad de última generación. sistemas de transporte. También fue una inspiración para los planes posteriores de la ciudad de Burnham, incluido su plan de 1903 para el centro de Cleveland y su plan de 1905 para la capital de Filipinas, Manila ". (J. Moreno- pág. 157)

Del plan L'Enfant al Plan McMillan

El Plan L'Enfant recibe su nombre por el ingeniero y artista francés Pierre Charles L'Enfant (1754-1825), este plan fue diseñado en 1791 en la ciudad de Washington – Estados Unidos. Consistía en un diseño el cual reflejaba en sus trazados bajo el concepto barroco el cual se enfocaba mostrar el poder de la ciudad a través de grandes avenidas. En el tema paisajístico tomaron como ejemplos de Versalles el cual fue creado por el paisajista Le Notre. Como última fuente de abstracción L'Enfant se enfoca en la francmasonería⁷, las cuales fueron incorporadas a la logia de New York en 1789.

Este plan fue presentado bajo las directrices del senador James McMillan, el cual consistió en analizar el conjunto y proponer una remodelación en las áreas centralizadas de la ciudad de Washington. La propuesta fue presentada en 1901 y fue la clave para que los partidarios del movimiento de "Beautiful City", el cual tuvo su nacimiento en la ciudad de Chicago desde que se presentó la propuesta de "Ciudad Blanca", se podría decir que el plan McMillan era

⁷ Sociedad secreta de ámbito internacional y estructura jerárquica basada en la fraternidad entre sus miembros, los cuales se agrupan en logias y hacen uso de ritos y signos emblemáticos. Definición tomada de: <https://www.lexico.com/es/definicion/masoneria>

la continuación de una propuesta urbana propuestas por el ingeriero y artista francés llamado Pierre Charles L'Enfant (1754-1825).

La Ciudad Jardín en Latinoamérica

La filosofía de Howard tuvo una amplia aceptación mundial por ende en las 3 primeras décadas del siglo XX fue fuerte su expansión. Bajo su visión de expansión urbana, las urbanizaciones se van alejando del modelo tradicional de ciudad, y se iban combinado de a poco con zonas rurales como lo eran los campos y los bosques, esto con el fin de buscar mejores condiciones de higiene y de salud, puesto que América latina también se estaban presentando secuelas por el movimiento industrializado que se estaba dando en la época.

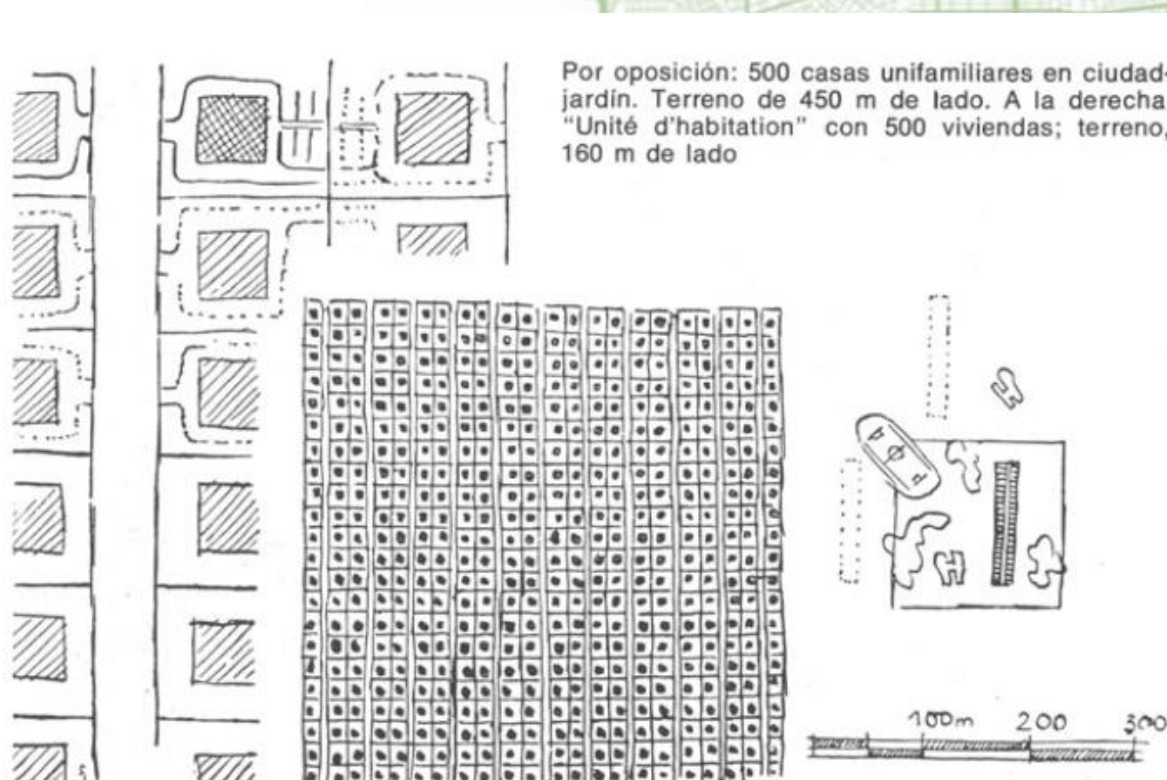
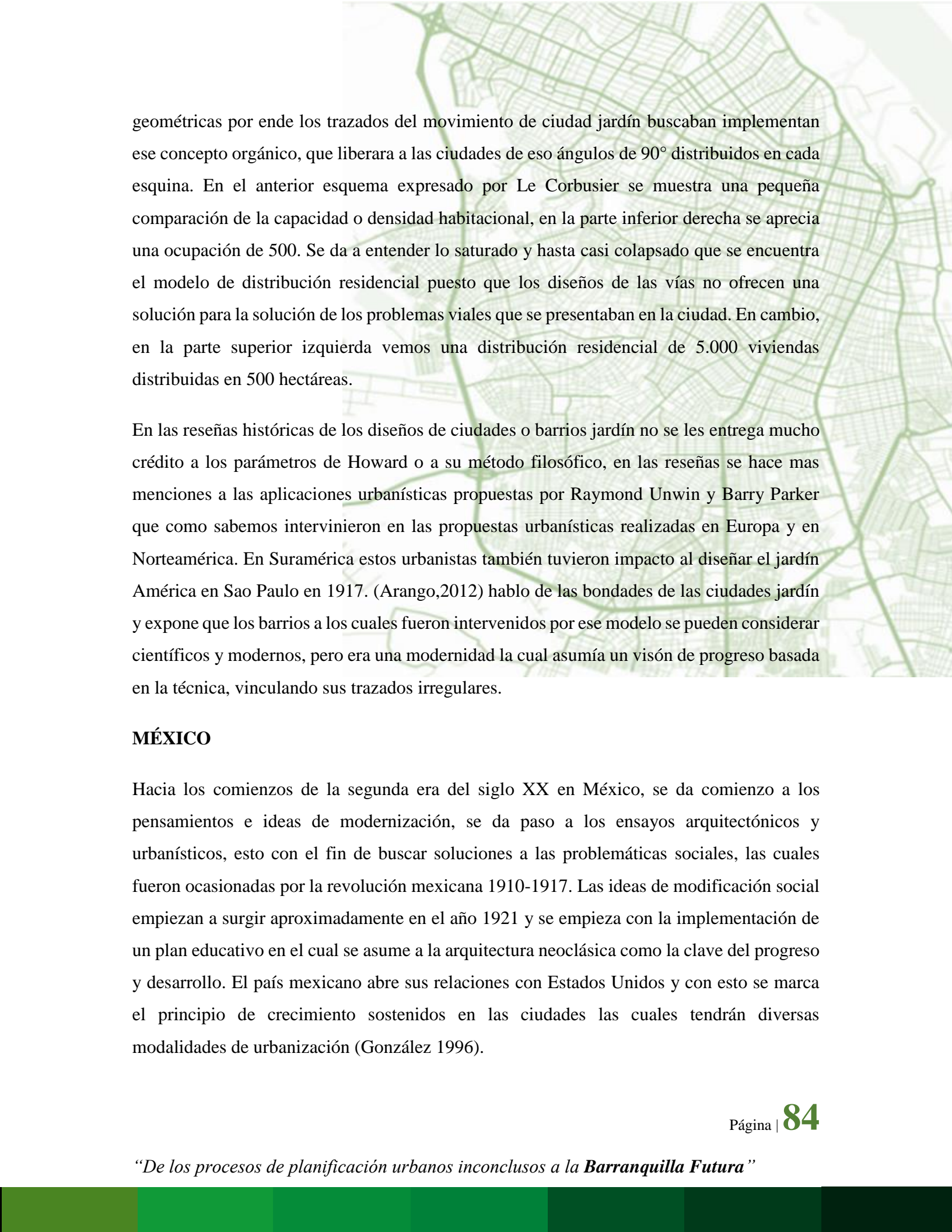


Figura 43. Dibujo de Le Corbusier. Fuente: Girsberger Boesiger, *Le Corbusier 1910-65*.

Fuente: *Urbanismo y modernidad: La influencia de las ciudades jardín en México: 1921-1930*

En el tema de morfología las ciudades jardines fueron un concepto de innovación el cual rechazaban los trazados tradicionales tipo damero basados en esas figuras rigurosamente



geométricas por ende los trazados del movimiento de ciudad jardín buscaban implementan ese concepto orgánico, que liberara a las ciudades de esos ángulos de 90° distribuidos en cada esquina. En el anterior esquema expresado por Le Corbusier se muestra una pequeña comparación de la capacidad o densidad habitacional, en la parte inferior derecha se aprecia una ocupación de 500. Se da a entender lo saturado y hasta casi colapsado que se encuentra el modelo de distribución residencial puesto que los diseños de las vías no ofrecen una solución para la solución de los problemas viales que se presentaban en la ciudad. En cambio, en la parte superior izquierda vemos una distribución residencial de 5.000 viviendas distribuidas en 500 hectáreas.

En las reseñas históricas de los diseños de ciudades o barrios jardín no se les entrega mucho crédito a los parámetros de Howard o a su método filosófico, en las reseñas se hace más menciones a las aplicaciones urbanísticas propuestas por Raymond Unwin y Barry Parker que como sabemos intervinieron en las propuestas urbanísticas realizadas en Europa y en Norteamérica. En Suramérica estos urbanistas también tuvieron impacto al diseñar el jardín América en Sao Paulo en 1917. (Arango, 2012) habla de las bondades de las ciudades jardín y expone que los barrios a los cuales fueron intervenidos por ese modelo se pueden considerar científicos y modernos, pero era una modernidad la cual asumía una visión de progreso basada en la técnica, vinculando sus trazados irregulares.

MÉXICO

Hacia los comienzos de la segunda era del siglo XX en México, se da comienzo a los pensamientos e ideas de modernización, se da paso a los ensayos arquitectónicos y urbanísticos, esto con el fin de buscar soluciones a las problemáticas sociales, las cuales fueron ocasionadas por la revolución mexicana 1910-1917. Las ideas de modificación social empiezan a surgir aproximadamente en el año 1921 y se empieza con la implementación de un plan educativo en el cual se asume a la arquitectura neoclásica como la clave del progreso y desarrollo. El país mexicano abre sus relaciones con Estados Unidos y con esto se marca el principio de crecimiento sostenidos en las ciudades las cuales tendrán diversas modalidades de urbanización (González 1996).

Para la modernización del movimiento moderno en México fue fundamental la construcción del instituto de higiene y granjas sanitaria de popotal de José Villagrán García, obra la cual está basada en los principios fundamentales propuestos por Le Corbusier, 1925 siguió siendo un año fundamental para el desarrollo de la arquitectura puesto que en este mismo año también se inaugura el estadio xalapeño y se da como la primera propuesta de ciudad jardín en la ciudad de Xalapa. (Winfield, 2013)



*Figura 44. Granja Sanitaria de Popotlán -Ciudad de México 1925.
Fuente:: <https://www.academiadeartes.org.mx/jose-villagran-gal>*

En la misma década se comienza el proceso de planificación urbana para las ciudades principales, el arquitecto Carlos Contreras, quien se basó en la ley inglesa de 1909 y en la práctica planificadora de los procesos urbanos estadounidense, bajo estos parámetros en 1927 funda la Asociación Nacional de Planificación de las República Mexicana.

Con la creación del consejo de arquitectura, se incluye la formación de nuevos sistemas reguladores, esto con el fin de controlar los proyectos urbanos que se quieran realizar en la ciudad de México, algunos de estos planes se alejaban de los trazos ortogonales y

experimentaban formas más orgánicas, dando protagonismo a los espacios al aire libre, los cuales fueron diseñados por José Luis Cuevas algunos de estos proyectos fueron:

Chapultepec Heights Country Club (1921)

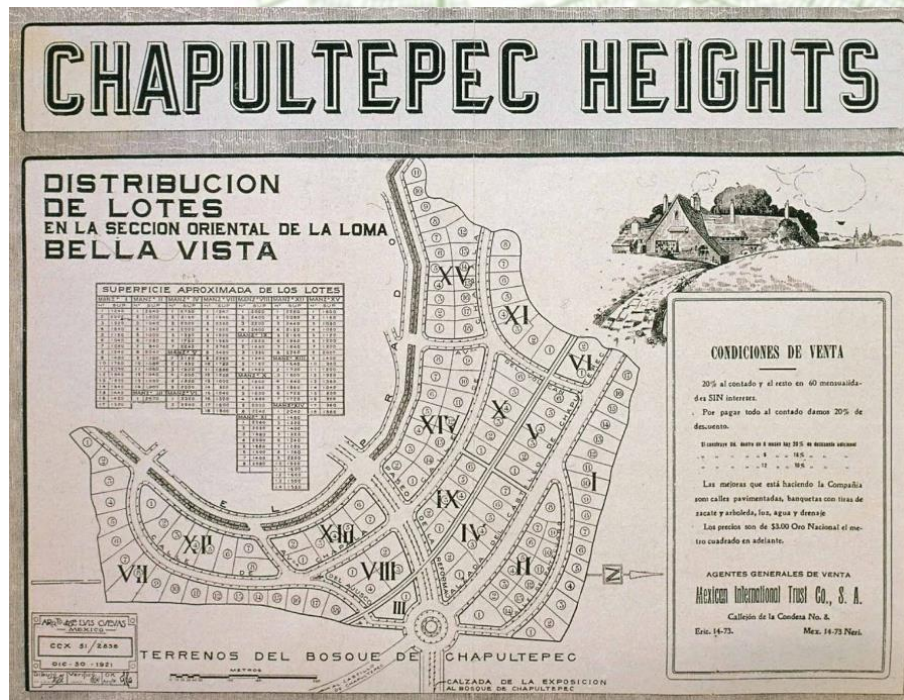


Figura 45 Plano de predios Chapultepec Heights –México.

Fuente: <https://grandescasademexico.blogspot.com/2016/04/loma-del-rey-n-920-lomas-chapultepec.html>

Loma de Bella Vista (1921)

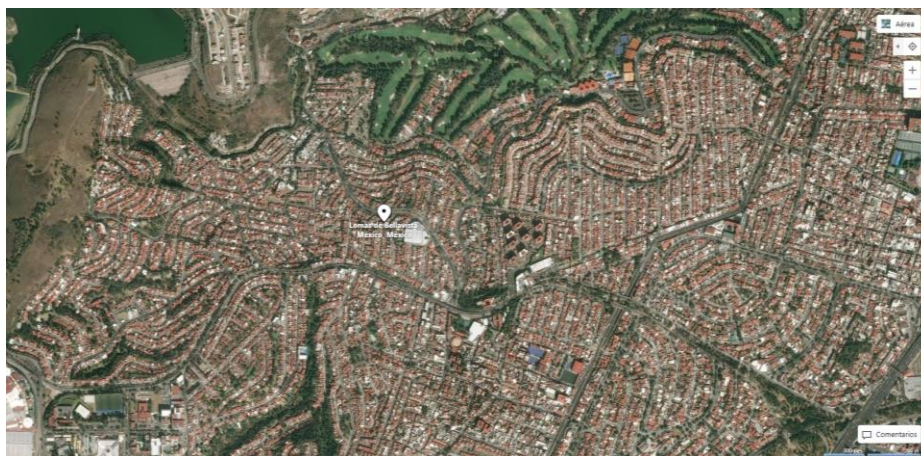


Figura 46 Vista aérea urbana de Loma de Bella Vista -México.

Fuente: Google Bing Maps

Insurgentes-Hipódromo



Figura 47. Plano de la sección Insurgentes –Hipódromo – México 1926.

Fuente: <https://grandescasasdemexico.blogspot.com/2015/05/residencia-de-la-familia-cruz-en-la.html>

A los pensamientos e ideales de la ciudad jardín y de la planificación moderna de salubridad urbana se unieron se unieron los arquitectos e ingenieros como Modesto A. Rolland e Ignacio López Bancalari y al anterior mencionado José Luis Cuevas a ellos podríamos otorgarles el crédito de ser los pioneros de la arquitectura moderna en México.

A principio de Siglo XX en la búsqueda de la modernidad se puede afirmar que surgieron 3 propuestas, las cuales fueron basadas en los principios y modelos de la ciudad jardín.

El primer proyecto fue diseñado por José Luis Cuevas en 1921, está ubicado en la ciudad de México y se le conoce como Hipódromo-Condesa (figura 28), este proyecto consistía en el cambio de la morfología con la aplicación de diagonales, también aplicando una malla reticular y siguiendo el trazado que presentaba el terreno puesto que en este se encontraba el antiguo hipódromo de Jockey

La arquitectura que se aplicó al modelo residencial fue extraída del modelo híbrido neoclásico implementado al sur de California – Estados Unidos, las cuales fueron aplicadas por la burguesía surgida después de la revolución mexicana de 1910-1920.

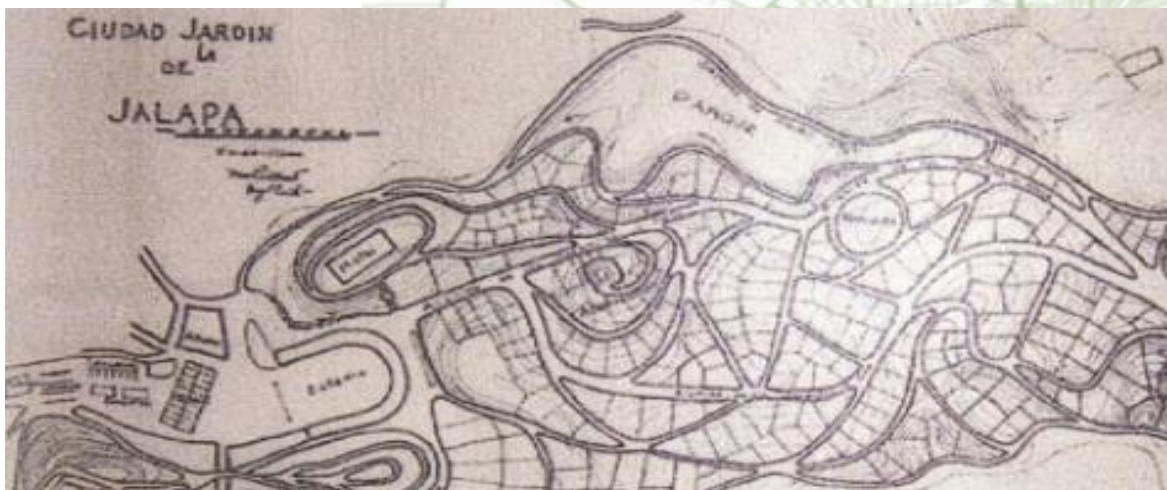
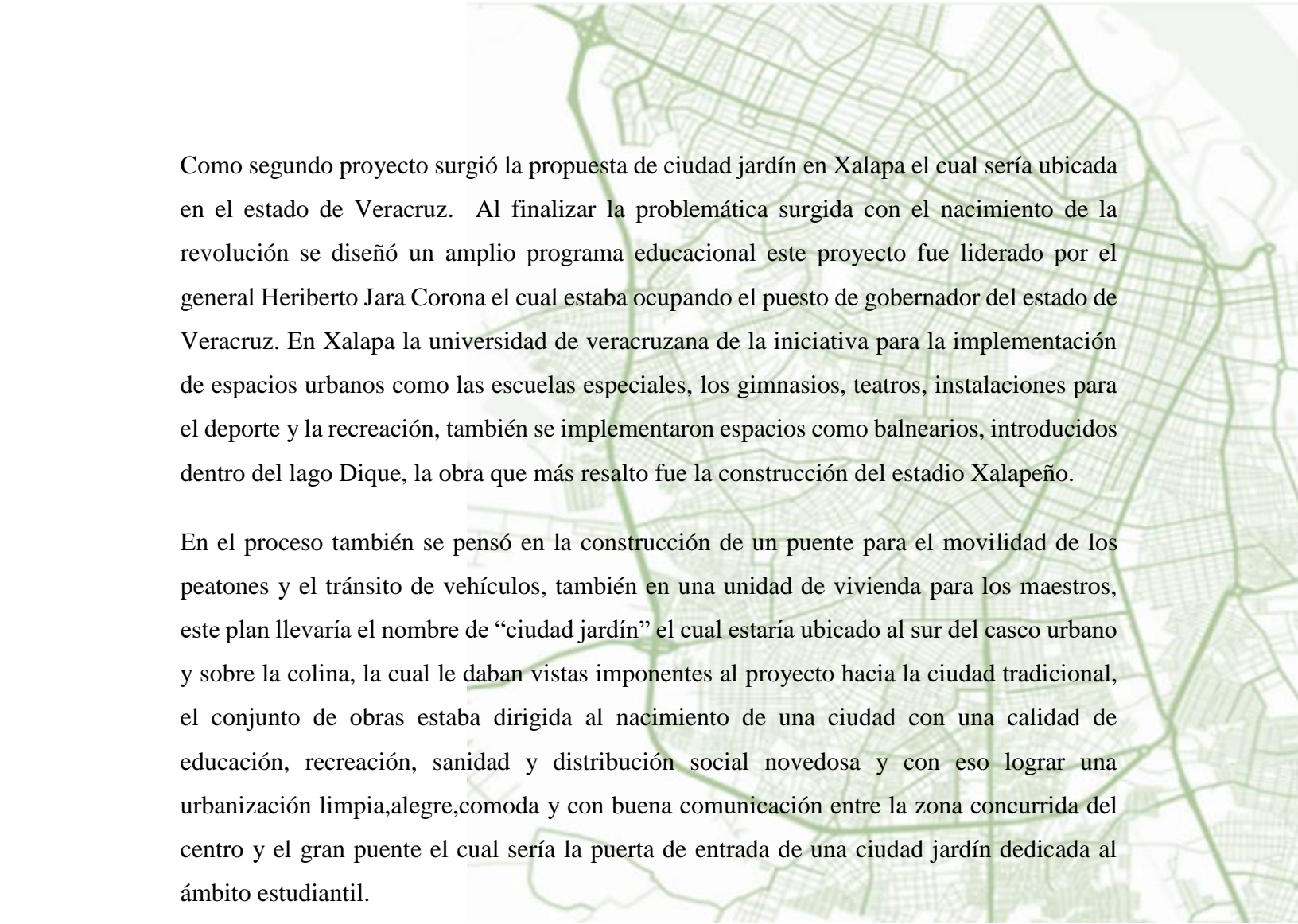


Figura 48 Dibujo de la propuesta de Ciudad Jardín para la zona universitaria en Jalapa de Modesto A. Rolland (1925).

Fuente: Hernández Pacheco et al, Movilidad urbana sustentable. Primera Etapa del Plan Maestro para la Zona UV Jalapa.



Como segundo proyecto surgió la propuesta de ciudad jardín en Xalapa el cual sería ubicada en el estado de Veracruz. Al finalizar la problemática surgida con el nacimiento de la revolución se diseñó un amplio programa educacional este proyecto fue liderado por el general Heriberto Jara Corona el cual estaba ocupando el puesto de gobernador del estado de Veracruz. En Xalapa la universidad de veracruzana de la iniciativa para la implementación de espacios urbanos como las escuelas especiales, los gimnasios, teatros, instalaciones para el deporte y la recreación, también se implementaron espacios como balnearios, introducidos dentro del lago Dique, la obra que más resalto fue la construcción del estadio Xalapeño.

En el proceso también se pensó en la construcción de un puente para el movilidad de los peatones y el tránsito de vehículos, también en una unidad de vivienda para los maestros, este plan llevaría el nombre de “ciudad jardín” el cual estaría ubicado al sur del casco urbano y sobre la colina, la cual le daban vistas imponentes al proyecto hacia la ciudad tradicional, el conjunto de obras estaba dirigida al nacimiento de una ciudad con una calidad de educación, recreación, sanidad y distribución social novedosa y con eso lograr una urbanización limpia, alegre, cómoda y con buena comunicación entre la zona concurrida del centro y el gran puente el cual sería la puerta de entrada de una ciudad jardín dedicada al ámbito estudiantil.

El nuevo modelo de ciudad jardín estaría basado en un sistema económico, en el cual se eliminaría ese estigmatismo sobre el valor del terreno, buscaba dar un buen acceso a los servicios públicos.

“La nueva Ciudad Jardín será un modelo de organización económica. quedará prohibida terminantemente toda especulación con el valor artificial de la tierra”.(...) “Al precio inicial de la tierra que es muy bajo se agregará la cuota proporcional de los gastos de urbanización, comunicaciones, saneamiento, agua, luz y demás servicios, pero sin pretender que el Gobierno de Veracruz obtenga ganancia alguna, ya que se trata de hacer una inversión hábil de los fondos públicos en beneficio exclusivo de las clases trabajadoras (...) A este benéfico plan se sujetará el profesorado de la Universidad. Se pretende redimir y dignificar al maestro, buscando un refugio para la ciencia, el arte y las

letras en su hogar hermoso, sano y lleno de encantos, que sea un vivo ejemplo de lo que se alcanza con la cooperación y el ahorro” (Gobierno del Estado de Veracruz-Llave, 1925).

En tercer proyecto encontramos a la “Ciudad Agrícola” basados en los sistemas nacionales de riego y el proyecto del pabellón de Arteaga (1930) – Aguascalientes (México). En el desarrollo de una propuesta pensada hacia una ciudad agrícola ubicada en el núcleo del país mexicano, para principios de la segunda década del siglo XX la zona de Aguascalientes se había vuelto un lugar con un flujo migratorio bastante importante por causal de la ley de Irrigación de Aguas Federales, la cual permitió la construcción de un importante embalse, este hizo que la tierra se volviera bastante fértil, la validez de unos cimientos ferroviarios también fueron influyente para que creciera la capacidad obrera y el habitar del distrito. Se debe decir que los hechos circunstanciales como el programa de “Braceros”⁸ como también el gran número de personas desplazadas por la Guerra Cristera⁹ (Sifuentes Solís y Parga Ramírez en López, 2008)

⁸ Braceros: El Programa Bracero (nombre con el que conocemos al Mexican Farm Labor Program) fue un acuerdo binacional que patrocinó el cruce legal y temporal de alrededor de 4.5 millones de trabajadores provenientes de México a Estados Unidos. Comenzó en 1942 y terminó en 1964. Definición tomada de: C. Tello Díaz (2017)

⁹ Guerra cristera Se trata de un conflicto entre el Estado y la Iglesia Católica que tuvo hondos repercusiones en distintas regiones de México y que sucedió entre 1926 y 1929. Al respecto comenta Matute (2010: 241) que: “Mientras que en las principales ciudades se formó una Liga Defensora de la Libertad Religiosa, en el campo, principalmente en el Bajío y en el Centro-Occidente, se dio una insurgencia espontánea que levantó en armas a muchos voluntarios, conocidos como cristeros”. Cabe notar y contextualizar que el Estado de Aguascalientes (y en consecuencia la región donde se emplaza la “ciudad agrícola” de Pabellón de Arteaga) se encuentran en el Bajío. Definición tomada de: <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/755/716>



Figura 49. Perspectiva del anteproyecto para la “Ciudad Agrícola” en Pabellón de Arteaga, Aguascalientes. Dibujo de 1929 de J.J. Serrano y V. Pingarrón bajo la idea de Ignacio López Bancalari. Fuente: Ignacio López Bancalari, La “Ciudad Agrícola” en los Sistemas Nacional de Riego

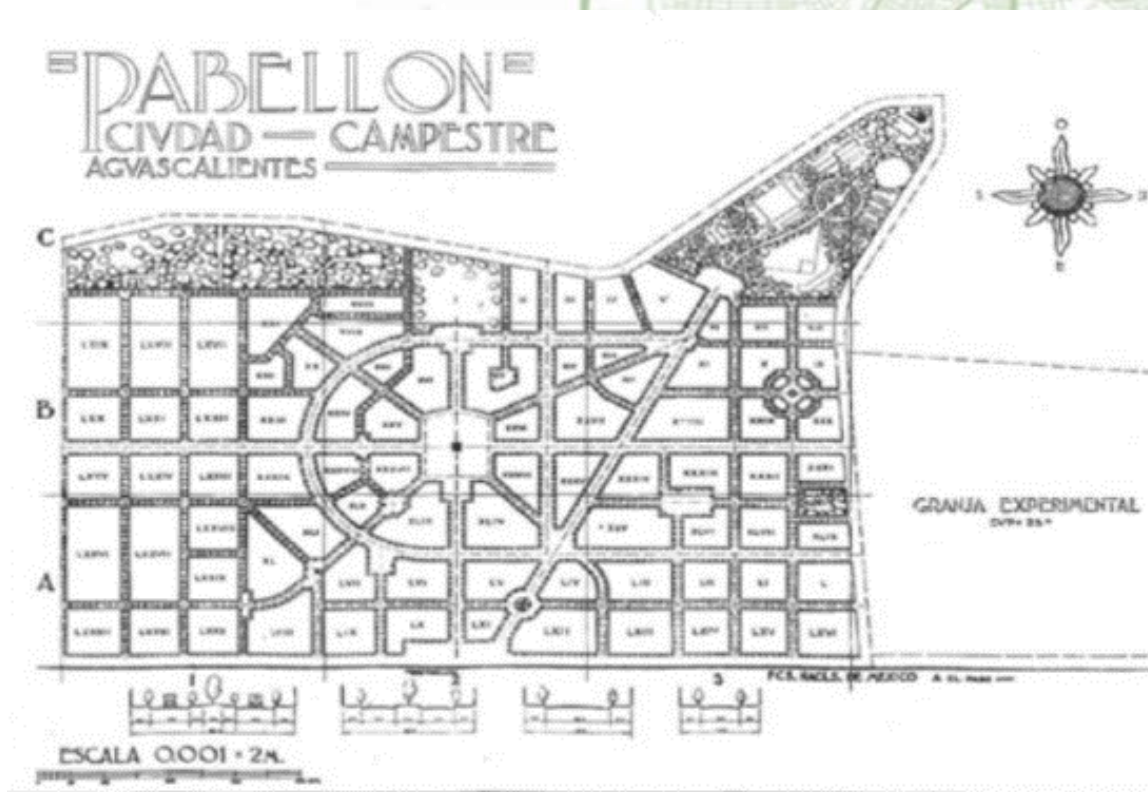
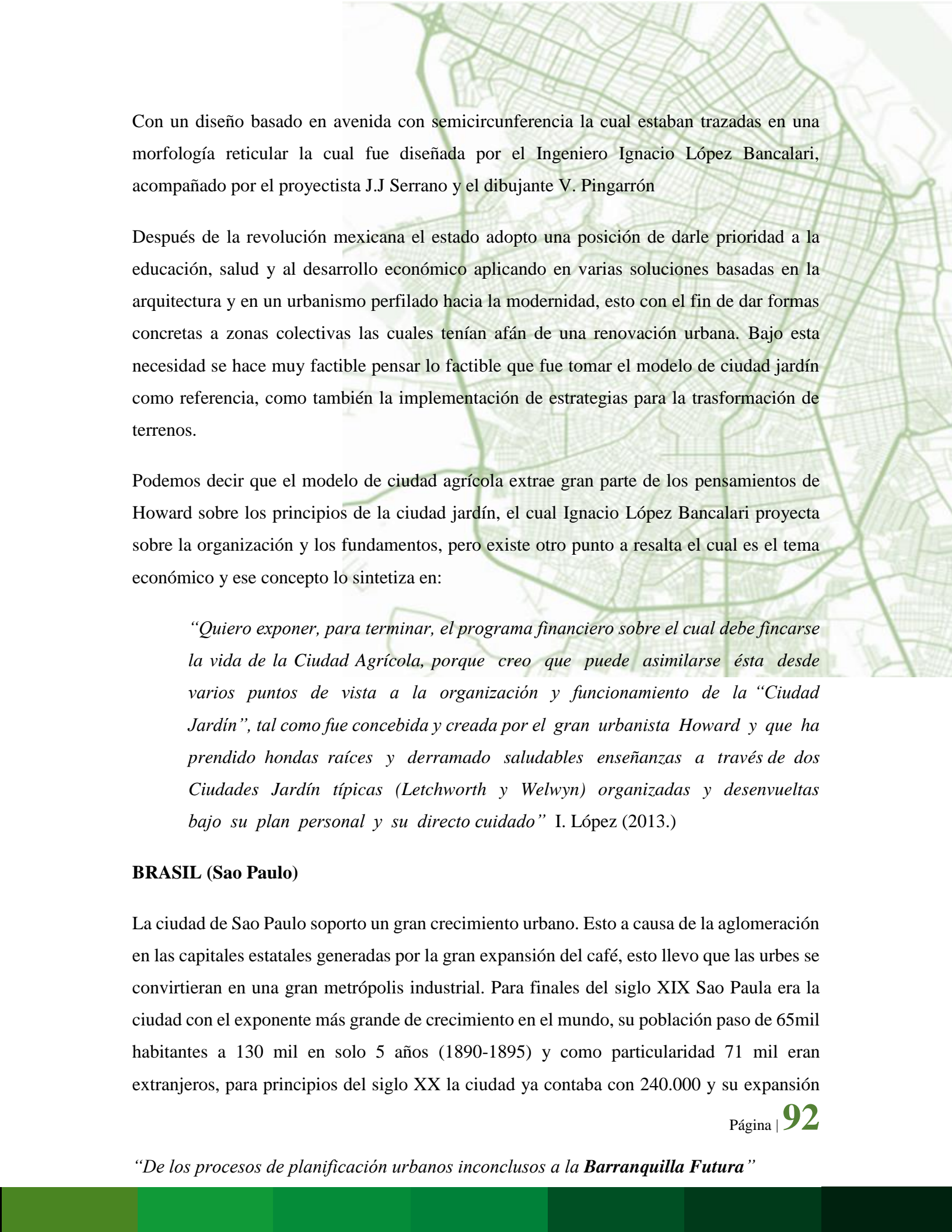


Figura 50. Dibujo de la propuesta de Ciudad Jardín para la zona universitaria en Xalapa de Modesto A. Rolland (1925). Fuente: Hernández Pacheco et al, Movilidad urbana sustentable. Primera Etapa del Plan Maestro para la Zona UV Xalapa



Con un diseño basado en avenida con semicircunferencia la cual estaban trazadas en una morfología reticular la cual fue diseñada por el Ingeniero Ignacio López Bancalari, acompañado por el proyectista J.J Serrano y el dibujante V. Pingarrón

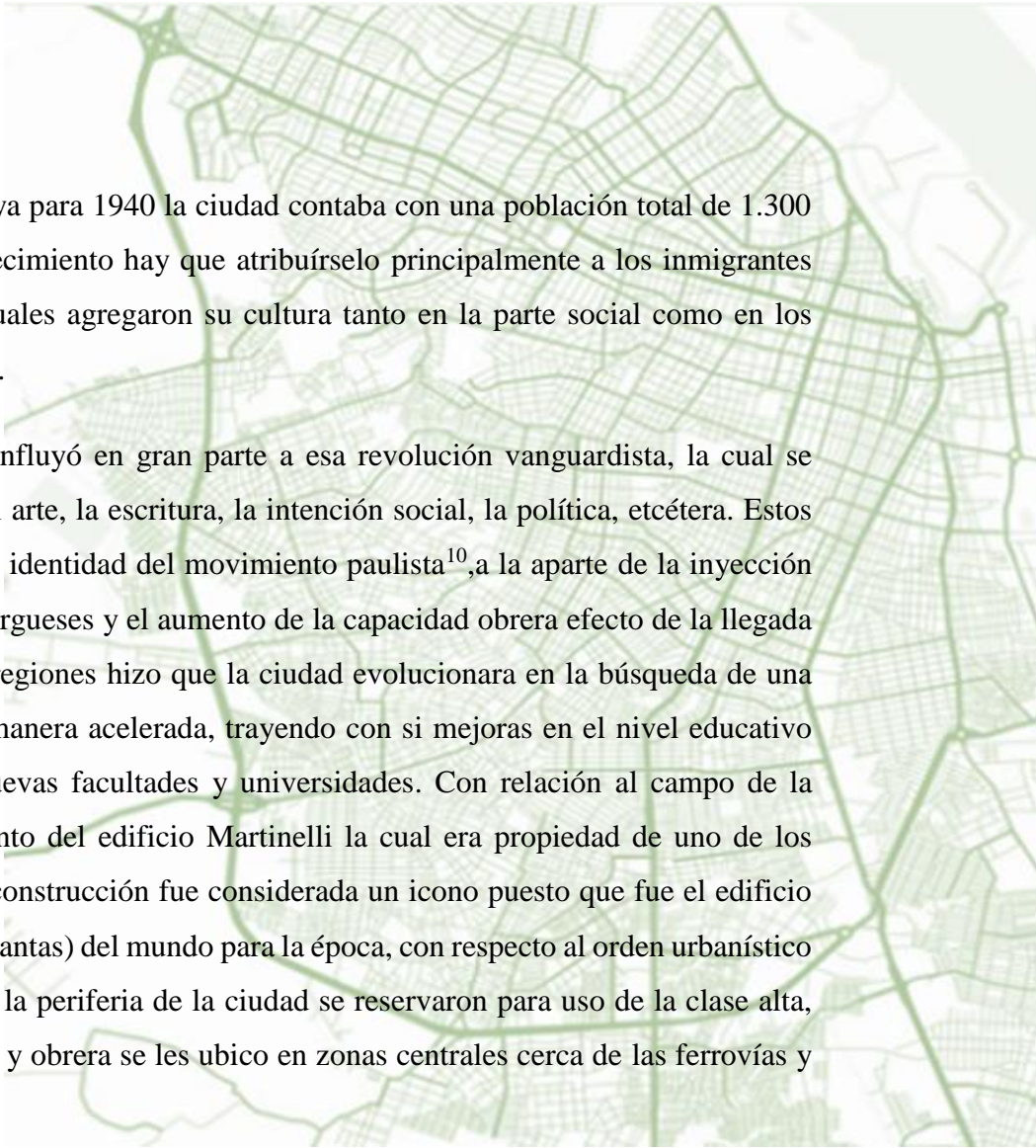
Después de la revolución mexicana el estado adopto una posición de darle prioridad a la educación, salud y al desarrollo económico aplicando en varias soluciones basadas en la arquitectura y en un urbanismo perfilado hacia la modernidad, esto con el fin de dar formas concretas a zonas colectivas las cuales tenían afán de una renovación urbana. Bajo esta necesidad se hace muy factible pensar lo factible que fue tomar el modelo de ciudad jardín como referencia, como también la implementación de estrategias para la transformación de terrenos.

Podemos decir que el modelo de ciudad agrícola extrae gran parte de los pensamientos de Howard sobre los principios de la ciudad jardín, el cual Ignacio López Bancalari proyecta sobre la organización y los fundamentos, pero existe otro punto a resalta el cual es el tema económico y ese concepto lo sintetiza en:

“Quiero exponer, para terminar, el programa financiero sobre el cual debe fincarse la vida de la Ciudad Agrícola, porque creo que puede asimilarse ésta desde varios puntos de vista a la organización y funcionamiento de la “Ciudad Jardín”, tal como fue concebida y creada por el gran urbanista Howard y que ha prendido hondas raíces y derramado saludables enseñanzas a través de dos Ciudades Jardín típicas (Letchworth y Welwyn) organizadas y desenvueltas bajo su plan personal y su directo cuidado” I. López (2013.)

BRASIL (Sao Paulo)

La ciudad de Sao Paulo soporto un gran crecimiento urbano. Esto a causa de la aglomeración en las capitales estatales generadas por la gran expansión del café, esto llevo que las urbes se convirtieran en una gran metrópolis industrial. Para finales del siglo XIX Sao Paula era la ciudad con el exponente más grande de crecimiento en el mundo, su población paso de 65mil habitantes a 130 mil en solo 5 años (1890-1895) y como particularidad 71 mil eran extranjeros, para principios del siglo XX la ciudad ya contaba con 240.000 y su expansión



no se frenó ahí puesto que ya para 1940 la ciudad contaba con una población total de 1.300 habitantes. El acelerado crecimiento hay que atribuírselo principalmente a los inmigrantes europeos y asiáticos, los cuales agregaron su cultura tanto en la parte social como en los rasgos urbanos de la ciudad.

La nueva mezcla cultural influyó en gran parte a esa revolución vanguardista, la cual se enfocaría en transformar, el arte, la escritura, la intención social, la política, etcétera. Estos cambios traerían consigo la identidad del movimiento paulista¹⁰, a la aparte de la inyección del capital de los nuevos burgueses y el aumento de la capacidad obrera efecto de la llegada de inmigrante de las otras regiones hizo que la ciudad evolucionara en la búsqueda de una sociedad moderna de una manera acelerada, trayendo con si mejoras en el nivel educativo con la fundación de las nuevas facultades y universidades. Con relación al campo de la construcción el levantamiento del edificio Martinelli la cual era propiedad de uno de los inmigrantes italianos, esta construcción fue considerada un icono puesto que fue el edificio de hormigón más alto (25 plantas) del mundo para la época, con respecto al orden urbanístico los terrenos que estaban en la periferia de la ciudad se reservaron para uso de la clase alta, mientras que a la clase baja y obrera se les ubico en zonas centrales cerca de las ferrovías y de las zonas industriales.

¹⁰ La Revolución de 1932, Guerra Paulista o también llamada Guerra Civil Brasileña, fue un movimiento armado entre los meses de julio y octubre de 1932 en el estado de Sao Paulo, Brasil, que proponía derrocar el gobierno dictatorial de Gertúlio Vargas y reinstaurar la Constitución

principios. El diseño de este barrio se convertiría para la época en el proyecto inmobiliario más grande de toda Sudamérica, la cual fue financiada por la promotora “city of Sao Paulo” la cual era constituida por inversores belgas e ingleses y por un porcentaje de terratenientes paulistas, los cuales conformaban la clase alta de la ciudad.

En el proyecto se diseñó con intención de proyectar vías con un trazado diagonal y curvilínea, la cual tenían como intención evitar su uso como ejes comerciales, las manzanas no tenían formas específicas. El proyecto contaba con un gran índice de espacio público y semi público y con una parcelación de forma irregular. En el tema de intervención de vivienda se buscó una integración entre el paisaje vegetativo y la zona del barrio.

Parker tenía la intención de recrear un paisaje urbanístico parecido a los suburbios estadounidenses el cual consistía en grandes espacios verdes y libres, esto con el fin de eliminar el concepto de vallas como forma divisoria. Bajo esto se crean unas clausulas para el control en donde se especificaba la idea de la residencia como un lugar exclusivo, en donde se debían encontrar con jardines semi públicos y la forma de división entre residencias consistían en un muro bajo de 50cm aproximadamente, seguida por una línea de setos en la parte delantera de la residencia.



Figura 52. Jardín América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura – Silvia Wolff.



*Figura 53. Vista Aerea barrio Las Americas 1940.
Fuente: Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura – Silvia Wolff.*

ESTADOS UNIDOS

Plan l’Enfant, Washington, D.C.

El diseño este plan fue presentando por el ingeniero Charles l’Enfant, en los años 1791 el cual se basaba en los trazados barrocos europeos, en donde predominaban las grandes avenidas y fondos de perspectivas que daban a las nuevas ciudades muestras de dominio y poder. A esto L’ Enfant suma los proyectos paisajísticos realizados por el francés Le Notre en donde se destaca el díselos de Versailles.

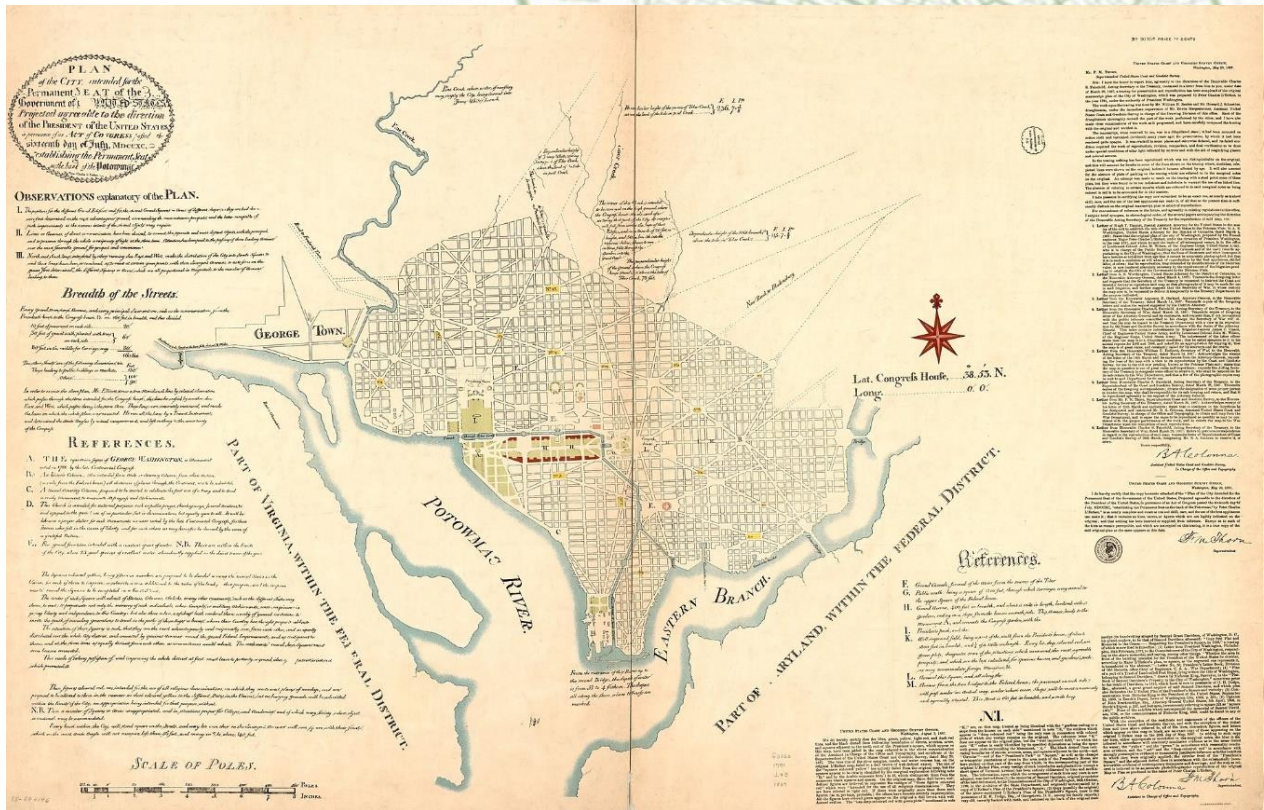


Figura 54. Plan L'Enfant de Peter Charles L'Enfant de 1791, Washington, D.C.

Fuente :

https://en.wikipedia.org/wiki/L%27Enfant_Plan#/media/File:L'enfant_plan_of_Washington,_D.C..jpg

El proyecto contiene una trama reticular que iba orientada de manera norte-sur, en esta se superpone vías oblicuas que inicia las diagonales que van señalando los puntos o segmentos singulares de la ciudad, en los cuales se ubican sistemas de movilidad como las rotondas y zonas de espacio público como las plazas. En el diseño se dio prioridad a la ubicación del capitolio por ende se pueden presentar algunas deformaciones, esta prioridad obligo que algunos ejes se desplazaran y se perdiera un poco la perspectiva hacia las partes central y sur de la ciudad. Pero fueron solucionadas bajo composiciones geométricas.



Figura 55. El Plan L'Enfant para Washington redibujado por Andrew Ellicott en 1793. Se remarca el Mall central que protagonizará el McMillan Plan.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2012/04/washington-del-plan-lenfant-al-mcmillan.html>

El diseño se considera como un proyecto de enseñanza en donde se mezcla una gran variedad de composiciones geométricas regulares e irregulares, las cuales se van adaptando a la composición del terreno y se mezclan con otras tramas las cuales que se superpone al dibujo inicial. La implementación del relieve como guía para identificar los puntos singulares o los planteamientos de perspectivas las cuales combinaban con los movimientos del río Potomac. Estos pensamientos después fueron recogidos para formar parte del movimiento City Beautiful un siglo después.

Plan McMillan, Washington, D.C.

Cuando la ciudad de Washington seguía su expansión varios de los urbanistas y planificadores pensaron en estrategias para la conservación de los espacios y como solución para el desbordamiento del río Potomac, la comisión presentó un proyecto en busca de la renovación y remodelación del National Mall.

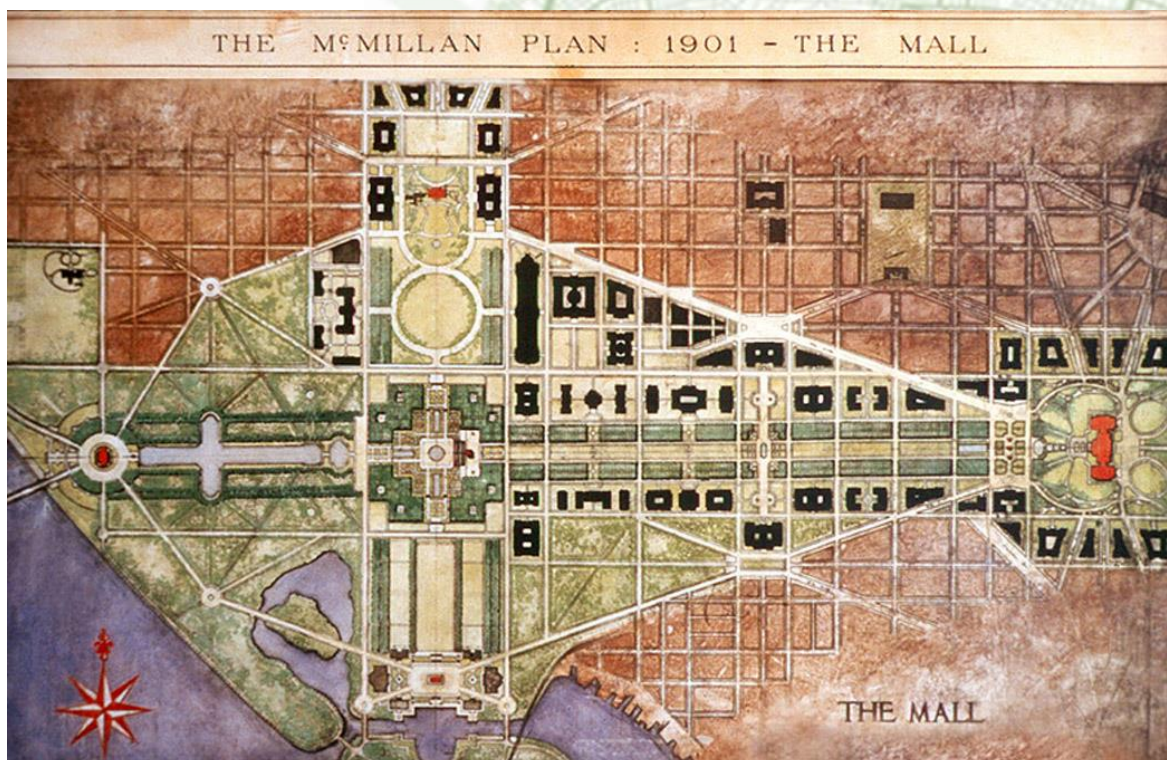


Figura 56. The McMillan Plan (1901). National Capital Planning Commission, Washington, DC.

Fuente: https://en.wikipedia.org/wiki/McMillan_Plan

El diseño de este modelo tomó parte de la ideología propuesta por la Beautiful City la cual había nacido en la ciudad de Chicago y era la infusión de la ciudad blanca. Cuando se refiere a ideología la Beautiful City se relaciona con el planteamiento de las figuras geométricas, la perspectiva y las características del diseño arquitectónico barroco y neoclásico, para las edificaciones de grandes alturas el modelo tomaba recursos de la arquitectura Beaux-Artⁱ, además de los edificios esta arquitectura fue planteada en los espacios públicos, los urbanistas que defendían la idea que usando estas estrategias y vinculando la naturaleza hacia

el espacio público se creaban espacios donde la convivencia del desarrollo social se hacen más factibles.



Figura 57. Perspectiva del proyecto elaborado por la comisión McMillan.

Fuente: <http://urban-networks.blogspot.com/2012/04/washington-del-plan-lenfant-al-mcmillan.html>

La idealización final de modelo era promover las grandes estructuras las cuales estaban dirigidas hacia el espacio público, se tomaban terrenos de gran tamaño para emplearse en el desarrollo del espacio público y la adecuación de espacios verdes que tenían como destino la interacción social de la población.

COLOMBIA

En Colombia los conceptos idealizados por Howard tuvieron cierta aceptación si bien no se aplicaron al pie de la letra ni en su totalidad, si tomaron algunos de los principios tales como el capturar el valor de la tierra hacia el beneficio de la comunidad, el diseño de las casas en las cuales se vinculaba las zonas de ante jardines como una prioridad y un generoso espacio verde en donde se vincularon diferentes espacios públicos.

Ciudades como Barranquilla con su barrio el “Prado”, Cali con su urbanización “Ciudad Jardín San Joaquín, Medellín y su barrio “Prado” y la ciudad histórica de Cartagena con su barrio “Manga”

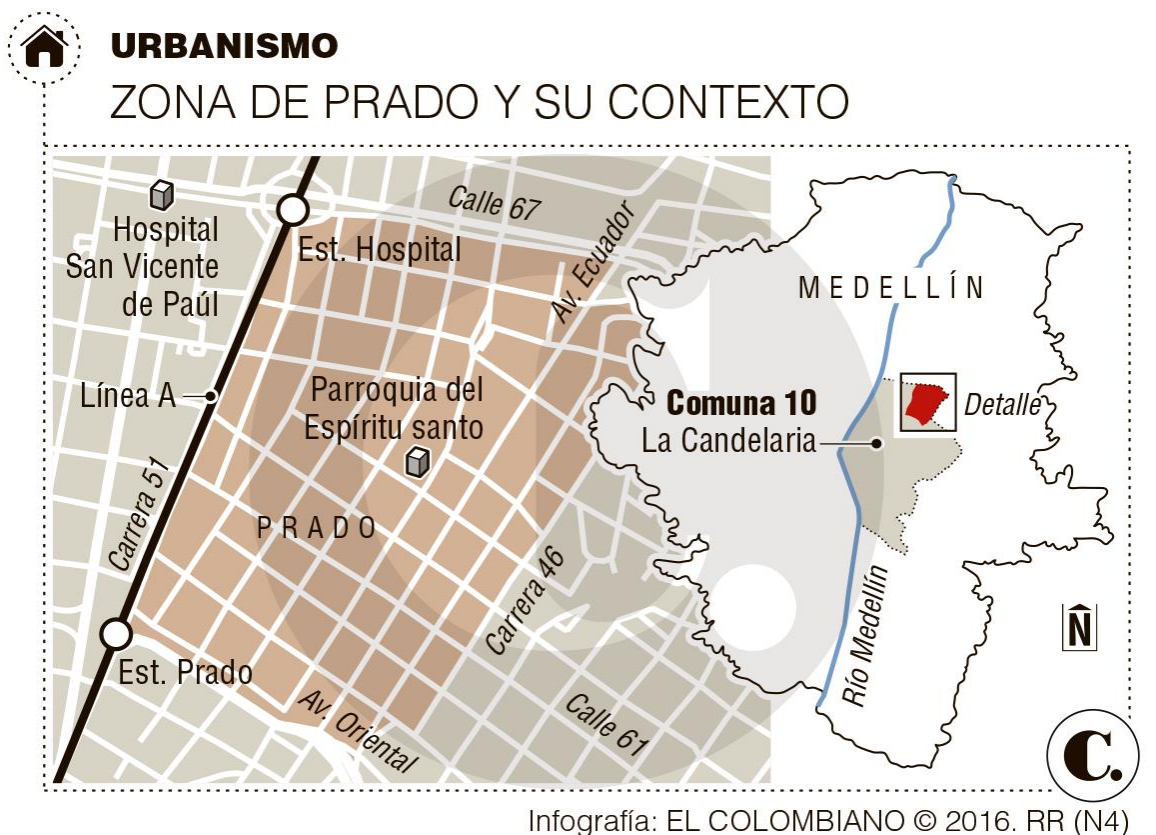


Figura 58. Barrio El Prado - Medellín
Fuente: Periódico "El Colombiano"

El barrio el prado de Medellín tiene sus orígenes a partir del año 1926, comenzó como una idea por parte del industrial Ricardo Olano de crear una urbanización esta propuesta fue apoyada por Enrique Moreno y Joaquín Cano, ellos promovieron la venta de parcelas las cuales gran parte fueron divisiones de la finca “La Polka”. El modelo de ciudad jardín la cual ya se había aplicado en las construcciones de barrios e urbanizaciones en gran parte de Europa y estados unidos como también en la ciudad de Barranquilla, sirvieron como referencias para el desarrollo de este proyecto, el cual tuvo un gran impacto de aceptación por parte de la elite económica de la ciudad, la cual buscaban tener una identidad y querían diferenciarse con una agrupación de edificaciones residenciales que rubricaran el prestigio y el respeto el cual se impusiera a las otras zonas de la ciudad.



Figura 59. Casa en Barrio Prado. Medellín - Colombia.

Foto: static.panoramio.com

Para resaltar la idea se construyeron viviendas de gran tamaño y de alturas considerables, las cuales tenían jardines amplios y reflejaban esos diseños europeos y norteamericanos en donde las viviendas contaban con dos plantas, una imponente entrada, en la parte exterior contaban con una ornamentación urbana en donde se presenciaban vías con de gran amplitud y calle arborizadas, no toda la zona se pudo crear el efecto natural y vegetativo puesto que la crisis económica mundial de 1929 y a pesar de la llega de familias con recursos económicos alto el diseño de las viviendas paso hacer más conservador pero esto no afecto a que el barrio el prado fuese considerado la zona más exclusiva de la ciudad de Medellín.

A finales de la década de los 70 el barrio el prado seguía siendo el barrio más exclusivo de Medellín y continuaba conservando el uso y la finalidad con la que se creó. Pero al paso de los años y con las modificaciones urbanas se fueron creando otros barrios, los cuales estarían localizados en la periferia barrios tales como Laureles y el Poblado. Durante la década de los 80 y los 90 el barrio Prado estuvo expuesto en algunas situaciones socio económicas, las cual hicieron que su arquitectura y dando paso a que las residencias cambiaran uso y fueran utilizado como equipamientos tales como colegios, jardines infantiles, residencia estudiantiles y clínicas. En algunas situaciones residencias pasaron de ser edificaciones unifamiliares para convertirse en estructuras verticales.

Barrio La manga, Cartagena

El barrio manga es caracterizado por ser un barrio residencial en donde sus casas tienen un aspecto palaciego los cual a día de hoy hace que las personas que lo visiten sientan esa imponencia de una urbanización suntuosa. En esa localidad también se destacan zonas tales como Taboga, Puerto Arturo, La Rochela y de más.

El barrio manga es básicamente una isla la cual esta interconectada con a la ciudad por un puente el cual conecta la localidad de san Lorenzo, Rodolfo de la vega en el año 2013 propuso que el puente llevara el nombre “El Universal” puesto que en el barrio san Lorenzo se encontraban las instalaciones del antiguo periódico El universal.



Figura 60. Casa del barrio manga - Cartagena colombia.

Fuente: <https://www.vuelaviajes.com/viajar-a-cartagena-de-indias-en-colombia/>

Los primero trazos del barrio manga fueron realizados por Don Dionisio Jiménez y al igual que con el barrio del prado en Medellín, el barrio manga se habían urbanizado para recibir a la elite de Cartagena, por ende, muchas de las residencias eran mansiones en las cuales se destacaban por ser edificaciones diseñadas bajo los parámetros de la arquitectura republicana y con un sello especial del arquitecto francés Gastón Lelarge y el también arquitecto cartagenero Luis Felipe Jaspe Franco, la inclusión de este barrio trajo consigo la movilización

de la personas las cuales dejaron el centro amurallado para reubicarse en estas zonas. Dentro de las instalaciones de reunión social se destaca el club Miramar.

El barrio manga no solo albergo a la población local de la ciudad de Cartagena muchos forasteros construyeron sus residencias en esta zona, personas tal como los sacerdotes salvatorianos que migraron del Ecuador a causa de las persecuciones políticas y religiosas y algunas de las hermanas mercedarias las cuales eran provenientes de México estos personajes contribuyeron a la cultura de la ciudad promoviendo el catolicismo junto al señor Biffi. Por otra parte, también son autores de la construcción de iglesias, centros educativos tal como la iglesia “Santísima Trinidad”

GALERIA: Residencial barrio manga cartagena

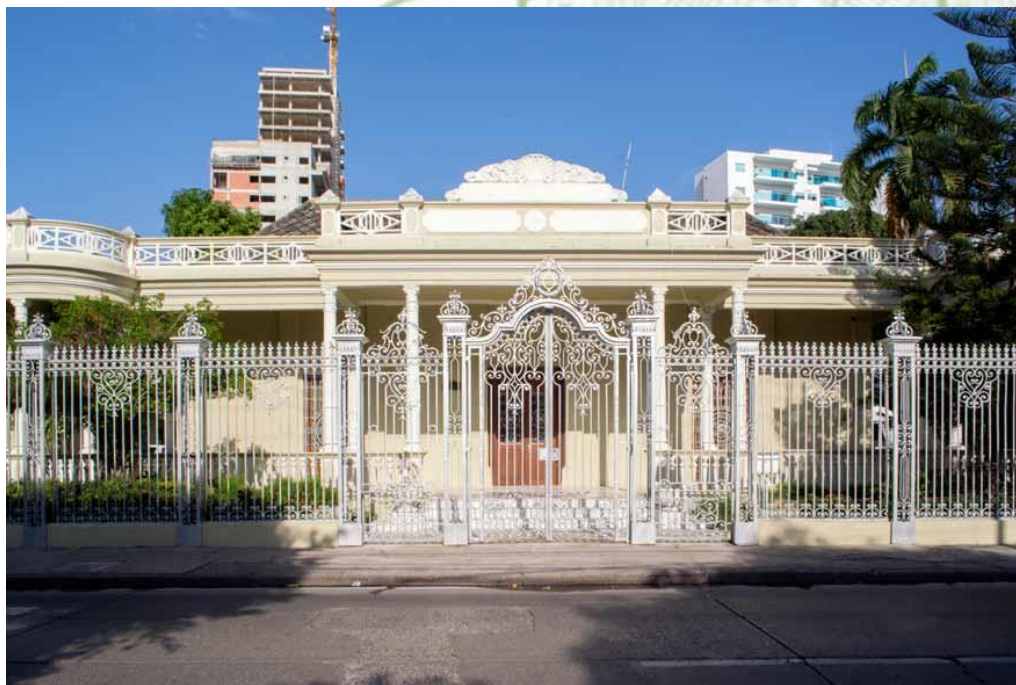


Figura 61. Residencia(mansión) de estilo republicano - Cartagena Colombia
Fuente: <https://colombiarents.com/mansion-manga-cartagena/>

Casa Velez Daníes



Figura 62. Residencia Velez Danís Cartagena Colombia barrio Manga

Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442>

Casa Covo



Figura 63 Residencia Covo Cartagena Colombia barrio Manga.

Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442>

*Figure 1 Residencia Covo Cartagena Colombia barrio Manga. imagen tomada de:
<https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442>*

Casa Niza



*Figura 64. Residencia Niza Cartagena Colombia barrio Manga
Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442>*

Casa Román



*Figura 65. Residencia Román Cartagena Colombia barrio Manga.
Fuente: <https://donde.co/es/cartagena/articulos/descubre-8-casas-coloniales-del-barrio-manga-38442>*

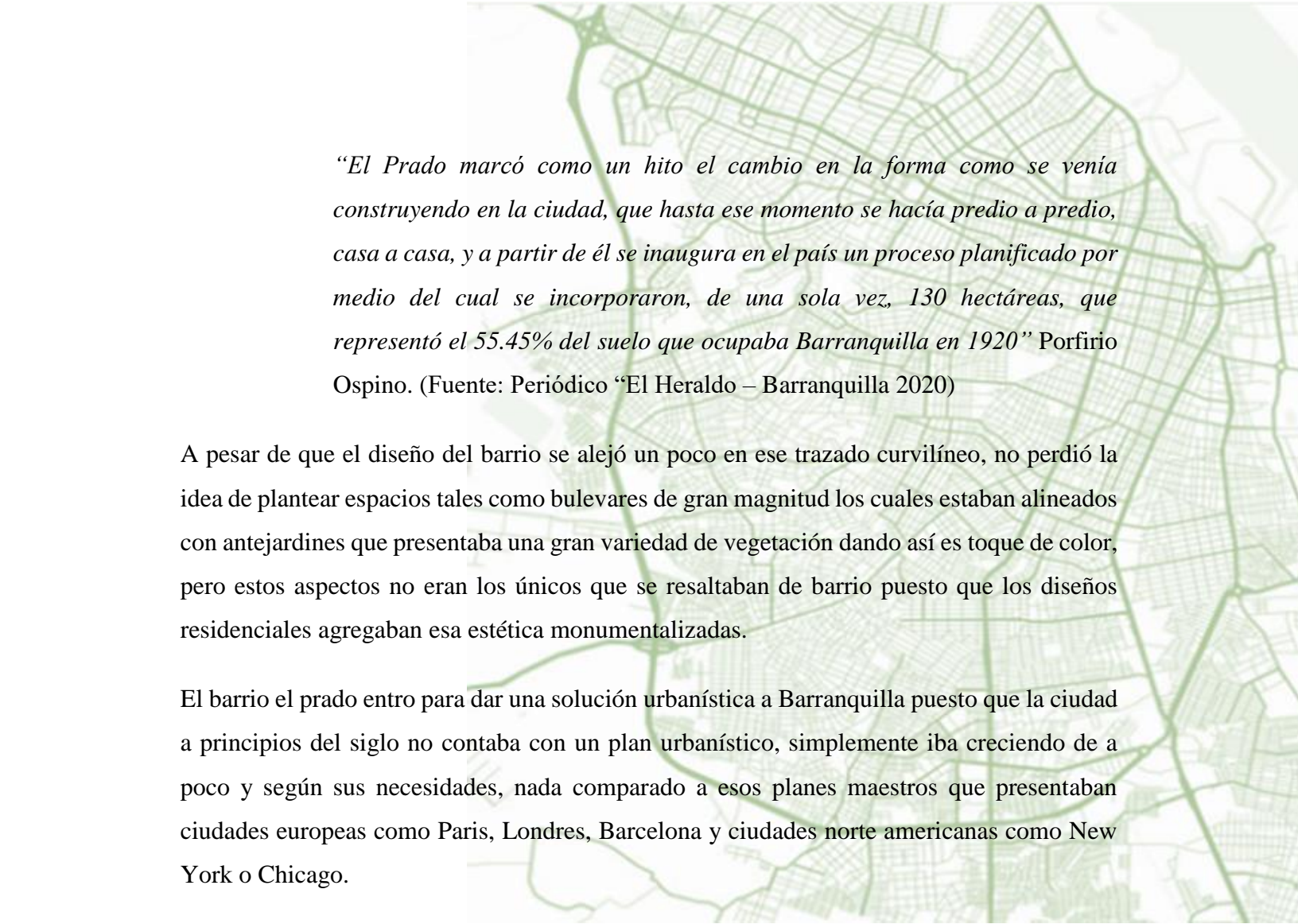
Barrio El Prado, Barranquilla



Figura 66. Bulevar central barrio prado 1920 Barranquilla - Colombia

Fuente: Álbum de boda de plata de la compañía urbanizadora El Prado, Karl Parrish, Universidad del norte.

El barrio prado surge a principios del siglo XX en la ciudad Barranquilla, cuando la ciudad era una pequeña urbe, la cual solamente estaba enfocada en las actividades industriales, la mayoría de sus calles eran de barro y en aspectos de espacio público la ciudad no contaba con grandes escenarios. Bajo esto factores es cuando al arquitecto Estadounidense Karl Parrish empieza a idealizar la propuesta de construir un barrio de gran magnitud. Entre 1918 y 1920 se comenzó a plasmar el proyecto y la localidad escogida para la implantación del núcleo urbano no fue otra que los predios de Juan Martin De La Rosa. Parrish buscaba darle vida a la ciudad por ende siguió los principios del movimiento de ciudad jardín el cual se estaba implementado en los países occidentales de Europa, en gran parte de estados unidos y en la pises latinos como México, Brasil y argentina.

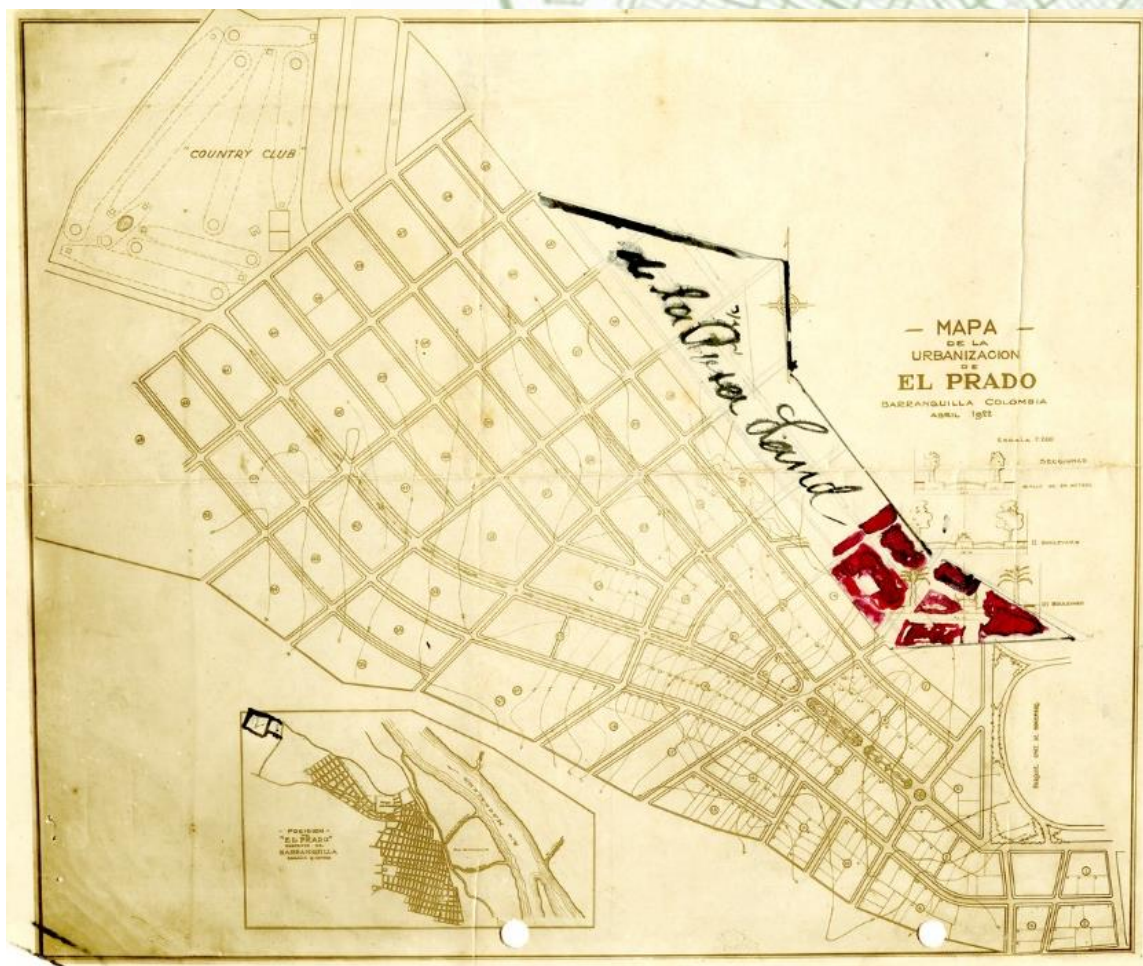


“El Prado marcó como un hito el cambio en la forma como se venía construyendo en la ciudad, que hasta ese momento se hacía predio a predio, casa a casa, y a partir de él se inaugura en el país un proceso planificado por medio del cual se incorporaron, de una sola vez, 130 hectáreas, que representó el 55.45% del suelo que ocupaba Barranquilla en 1920” Porfirio Ospino. (Fuente: Periódico “El Heraldó – Barranquilla 2020)

A pesar de que el diseño del barrio se alejó un poco en ese trazado curvilíneo, no perdió la idea de plantear espacios tales como bulevares de gran magnitud los cuales estaban alineados con antejardines que presentaba una gran variedad de vegetación dando así es toque de color, pero estos aspectos no eran los únicos que se resaltaban de barrio puesto que los diseños residenciales agregaban esa estética monumentalizadas.

El barrio el prado entro para dar una solución urbanística a Barranquilla puesto que la ciudad a principios del siglo no contaba con un plan urbanístico, simplemente iba creciendo de a poco y según sus necesidades, nada comparado a esos planes maestros que presentaban ciudades europeas como Paris, Londres, Barcelona y ciudades norte americanas como New York o Chicago.

Según Vergara el prado nace en 1920 en la cual se desarrolla como un barrio para la construcción de viviendas a disposición de la elite atlanticense, en el cual se desenvolvían actividades que iban dirigidas hacia las acciones diarias de las familias, es decir no encontrábamos actividades de usos comerciales en el sector, más que todo se enfocaban en la actividad social. Es por lo anterior que encontramos dentro del barrio edificaciones como el Hotel Del Prado y el Country Club, las cuales fueron los lugares de ocio más exclusivos de la ciudad para la época. El nacimiento del barrio no sería casualidad puesto que Barranquilla se estaba desarrollando una gran ola de inversión e innovación puesto que la ciudad se había establecido como pionera en los campos como la aviación, el transporte fluvial y gran parte de la industria ferroviaria del país.



*Figura 67. Mapa de la Urbanización El Prado Barranquilla – Colombia, 1922.
Fuente: Archivo- Karl Parrish Universidad del Norte*

El nacimiento del barrio el prado empieza con la construcción de 5 mansiones, las cuales respaldaron a la idea de Parrish, una de las residencias más destaca fue para el alemán Paul Grosser, este personaje adquirió un lote en la antigua calle “El tanque” la que hoy se conoce como la calle 54.

Uno de los símbolos más emblemáticos del barrio es el hotel del prado, la idea de la construcción de este edificio nace también nace de la idea de Karl Parrish, el urbanista se comunicó con los propietarios de las manzanas las cuales tenían la nomenclatura de calle 9na.

El equipamiento fue construido y diseñado por el arquitecto norteamericano Burdette Higgins. Con esta edificación no solo se buscaba que el barrio el prado tuviera una infraestructura imponente, el cual diera ese toque de clase y marcara la distinción entre las demás estructuras de la ciudad. Al terminada su construcción el edificio se convertiría en el hotel más lujos e importante de la ciudad en donde a futuro se hospedaría figuras importantes como presidentes, actores, cantantes y demás



*Figura 68. Imagen actual del hotel del prado- Barranquilla - Colombia.
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/co/el-prado.es.html>*

Al paso del tiempo el barrio el prado se convertiría en el núcleo hacia la expansión de la ciudad de Barranquilla puesto que al extender sus ejes viales hicieron factible el naciendo diversas zonas urbanas tales como el country, bellavista, el golf, riomar, entre otros la inclusión de estos barrios hizo que el barrio el prado pasara hacer el nuevo centro histórico de la ciudad en conjunto con el centro histórico tradicional

Galería: Barrio El Prado de Barranquilla



*Figura 69. Residencia Osorio Barrio el prado Barranquilla - Colombia.
Fuente: "Barrio el prado un vistazo al pasado"*



*Figura 70. Antigua casa barrio el parado Barranquilla Colombia.
Fuente: Diana Meyer Vengoechea*



*Figura 71. Antigua casa barrio el parado Barranquilla Colombia.
Fuente: Diana Meyer Vengoeche*



*Figura 72. Antigua casa barrio el parado Barranquilla Colombia.
Fuente: Carlos Capella / EL TIEMPO*

DE LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN INCONCLUSOS A LA
"BARRANQUILLA FUTURA"

CNP

TERCERO

Hacia un modelo Urbanístico de la **Barranquilla Futura**



Riomar

Norte -Centro Histórico

Suroccidente

San Felipe

Sto Domingo

San Roque

Rebolo

La Luz

El Bosque

Suroriente

Las Nieves

Metropolitana

Carrizal

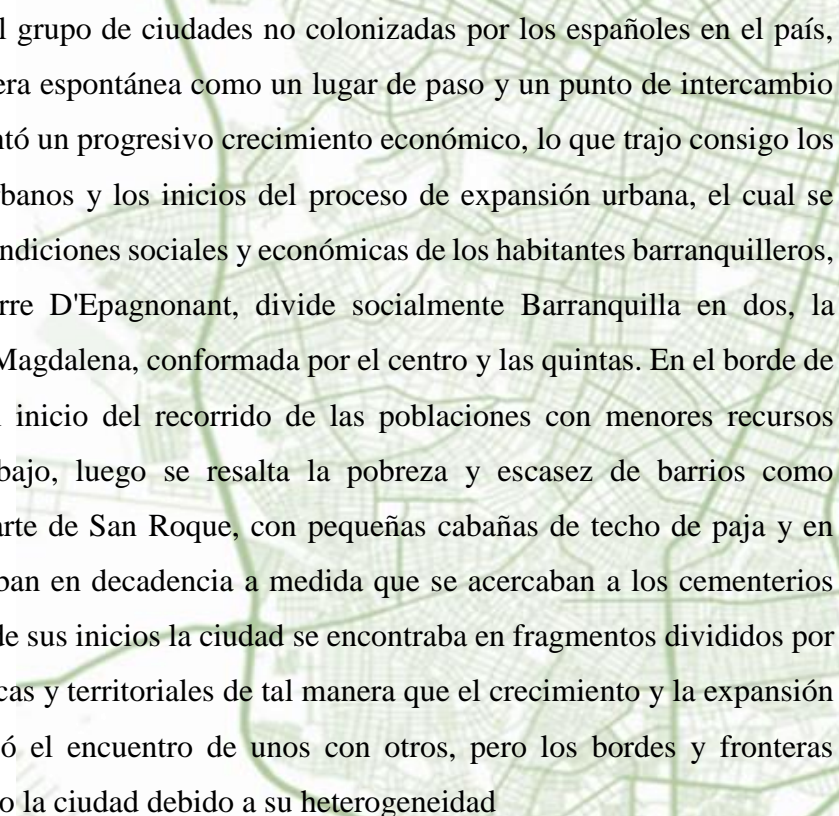
Simón Bolívar

Capítulo 3. *Hacia un modelo Urbanístico de la Barranquilla Futura.*

Relato de un desarrollo urbano fragmentado

A lo largo de los años el desarrollo urbanístico y el concepto del término “Arquitectura” han sido interpretados como un símbolo de crecimiento y desarrollo de una ciudad, de esta manera encontramos cambios drásticos en la evolución cronológica de Barranquilla, notando que analizar la arquitectura de la ciudad es pasar rápidamente de las viviendas pobladas por diversos grupos indígenas con sus rasgos culturales particulares en los inicios de la conformación de la ciudad y sus primeros asentamientos urbanos, a edificaciones elaboradas con concreto, detalles estructurales e incluso grandes fachadas con cristales al finalizar el mismo siglo transcurrido, sin dejar huella alguna de los habitantes y habitáculos iniciales.

La ciudad de Barranquilla, en sus inicios históricos fue un simple lugar de paso y estadías temporales en medio de los recorridos y viajes a lo largo del Río Magdalena y el Mar Caribe, dada su localización estratégica como punto intermedio entre Santa Marta y Cartagena. Al transcurrir el tiempo se dieron los primeros asentamientos urbanos, según investigaciones de Néstor Madrid, las circunstancias históricas permiten considerar que el primer asentamiento de Barranquilla se estableció a las orillas de ciénaga (actualmente el canal o caño del mercado), desde el siglo XVII, de este modo se inició el crecimiento expansivo fragmentado de la ciudad sin planificación, ni conquista alguna. Barranquilla de un fútil lugar de estadías temporales pasó a ser una ciudad con importante comercio industrial y portuario. Pero su crecimiento y expansión, trajo consigo un deseo innato de evolución, de desarrollo, que variando la interpretación de la arquitectura y el desarrollo urbanístico de una ciudad se generó una superposición de estilos, buscando aceleradamente implementar el concepto de modernidad o las tendencias establecidas por cada época y ciudades referentes del mundo, de esta manera Barranquilla adoptó una inclinación generalizada a rechazar todo concepto de conservación intentando indirectamente abolir su propia historia.



Barranquilla hace parte del grupo de ciudades no colonizadas por los españoles en el país, esta ciudad surgió de manera espontánea como un lugar de paso y un punto de intercambio comercial, la ciudad presentó un progresivo crecimiento económico, lo que trajo consigo los primeros asentamientos urbanos y los inicios del proceso de expansión urbana, el cual se daba en la medida de las condiciones sociales y económicas de los habitantes barranquilleros, el historiador francés Pierre D'Epagnonant, divide socialmente Barranquilla en dos, la opulenta izquierda del río Magdalena, conformada por el centro y las quintas. En el borde de la izquierda se localiza el inicio del recorrido de las poblaciones con menores recursos económicos con barrio abajo, luego se resalta la pobreza y escasez de barrios como Chiquinquirá, Rebolo y parte de San Roque, con pequeñas cabañas de techo de paja y en malas condiciones, éstas iban en decadencia a medida que se acercaban a los cementerios que las rodeaban. Así, desde sus inicios la ciudad se encontraba en fragmentos divididos por barreras sociales, económicas y territoriales de tal manera que el crecimiento y la expansión de los fragmentos permitió el encuentro de unos con otros, pero los bordes y fronteras invisibles siguen dividiendo la ciudad debido a su heterogeneidad

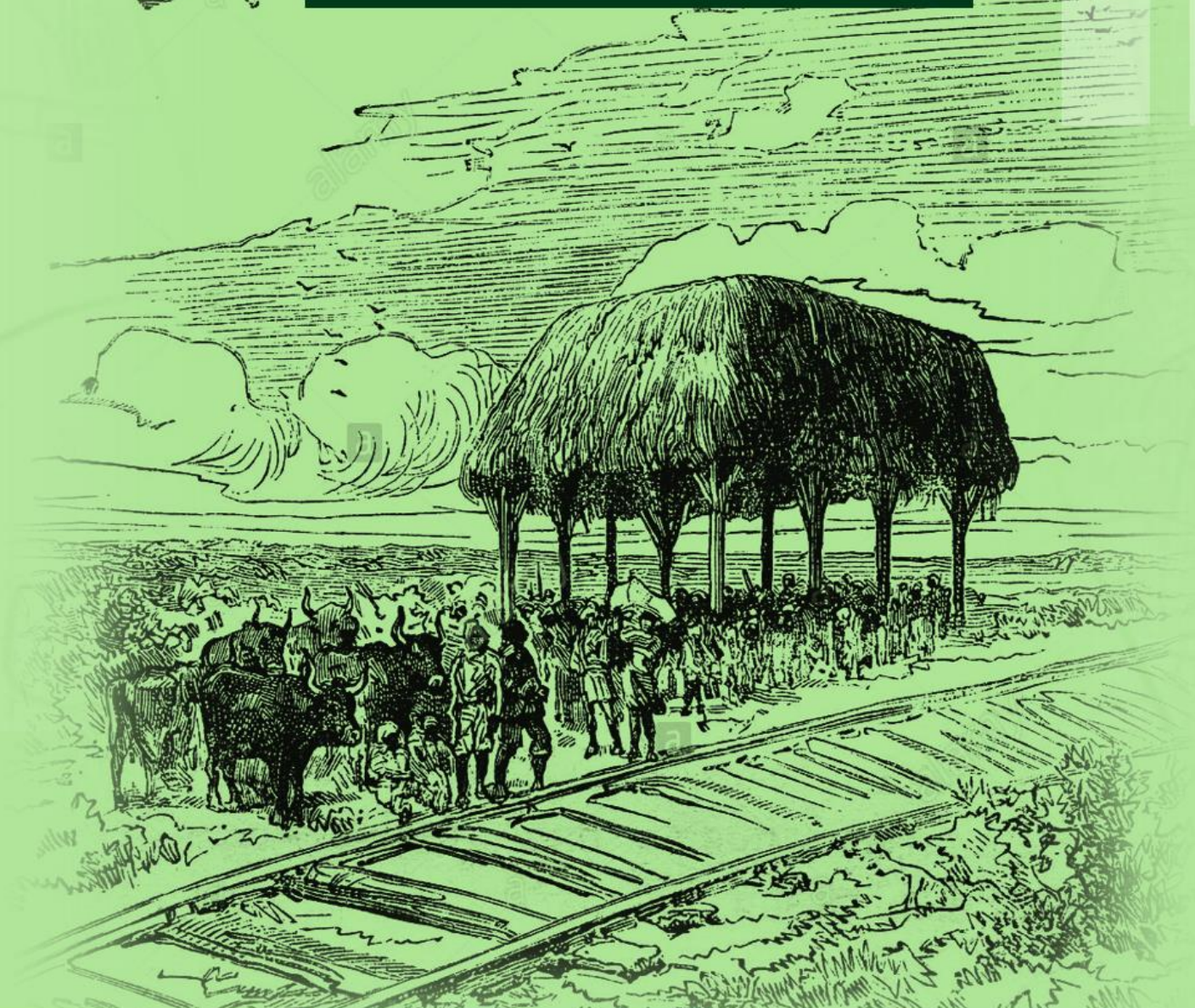
Según el arquitecto investigador Juan Pablo Mestre, Barranquilla es una ciudad con una “sed insaciable de modernismo”, debido a que esta misma historia es muestra de esto la ciudad crece rodeada de pilas de escombros de cientos de edificios que no pudieron vencer esa modernidad y cayeron para dar paso a una errónea concepción de progreso.

Más que un estudio y análisis histórico de la ciudad de Barranquilla, desde sus esporádicos inicios y su espontáneo crecimiento, el propósito es establecer un hilo conector que permita identificar momentos relevantes de la historia de la ciudad, las causas de su crecimiento y los impactos sociales, quiebres urbanos y divisiones que ocasionaron los inicios de la fragmentación urbana de la Barranquilla actual. Damos inicio al estudio histórico de la ciudad haciendo referencia a los recorridos y caminos trazados por la población indígena. En medio de los movimientos independientes surgidos en América cada país tuvo algún proceso político urbano o social que generará orden, libertad y progreso, ¿qué significaron la unidad nacional?

DE LOS PROCESOS DE PLANIFICACIÓN INCONCLUSOS A LA
"BARRANQUILLA FUTURA"

HISTORIA DE BARRANQUILLA

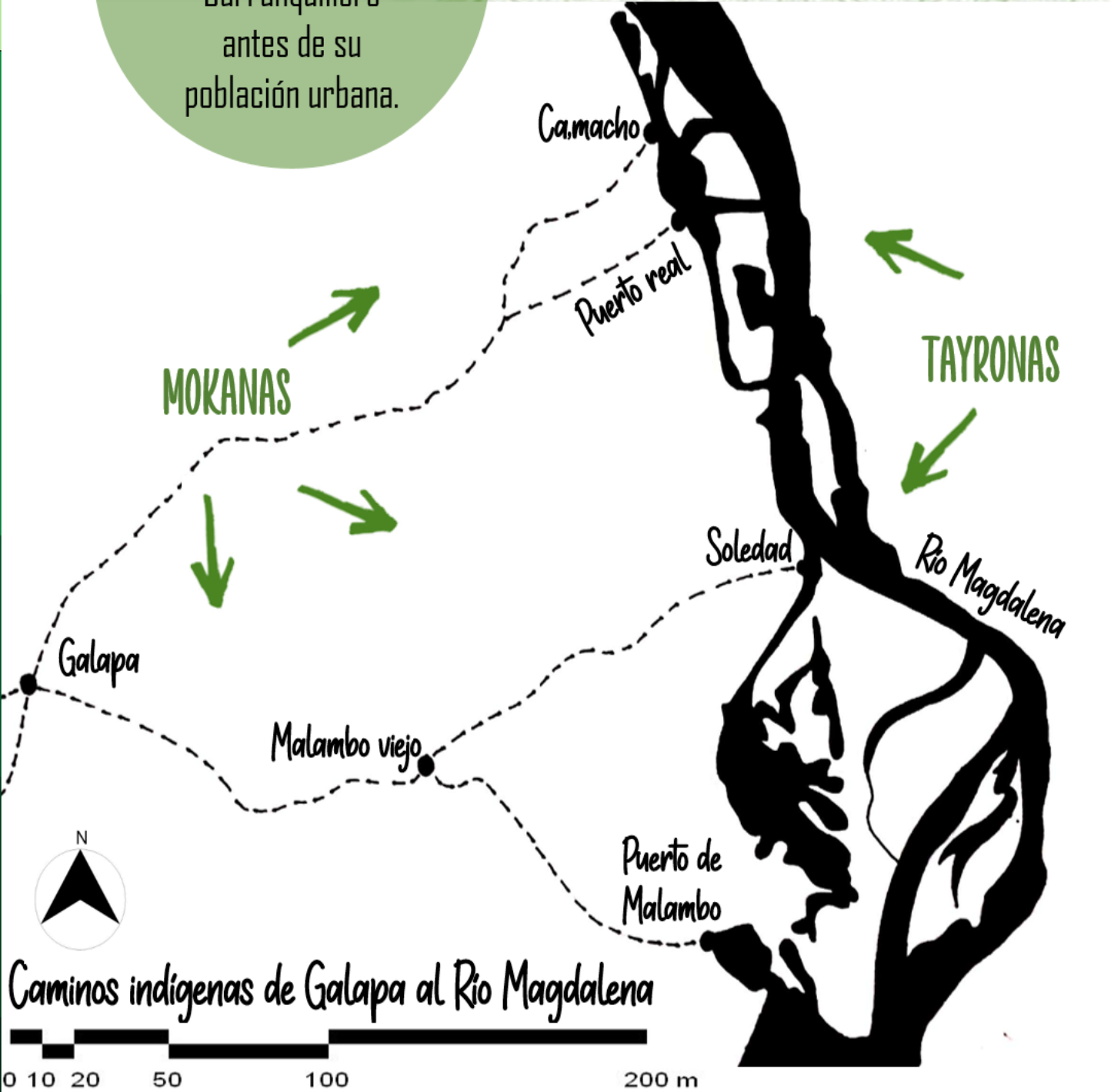
LINEA DEL TIEMPO



Periodo pre-Hispánico

Recorridos de la población indígena por el territorio Barranquillero antes de su población urbana.

Figura 73. Recorridos de los indígenas por Barranquilla.
Fuente: Propia, basada en el plan regulador de Barranquilla.



Caminos indígenas de Galapa al Río Magdalena

Nuestro país estuvo influenciado por las relaciones y las tradiciones culturales de los indígenas que rodeaban el territorio. Debido a que estos eran quienes continuamente hacían recorridos y asentamientos temporales en el Plano urbano de la ciudad de Barranquilla por lo tanto si es posible decir que la ciudad está constituida principalmente por los habitantes de ahí partimos al indicar que el primer trazado urbano de Barranquilla es generado por la visita de sus primeros habitantes temporales los Mokana y los Tayrona

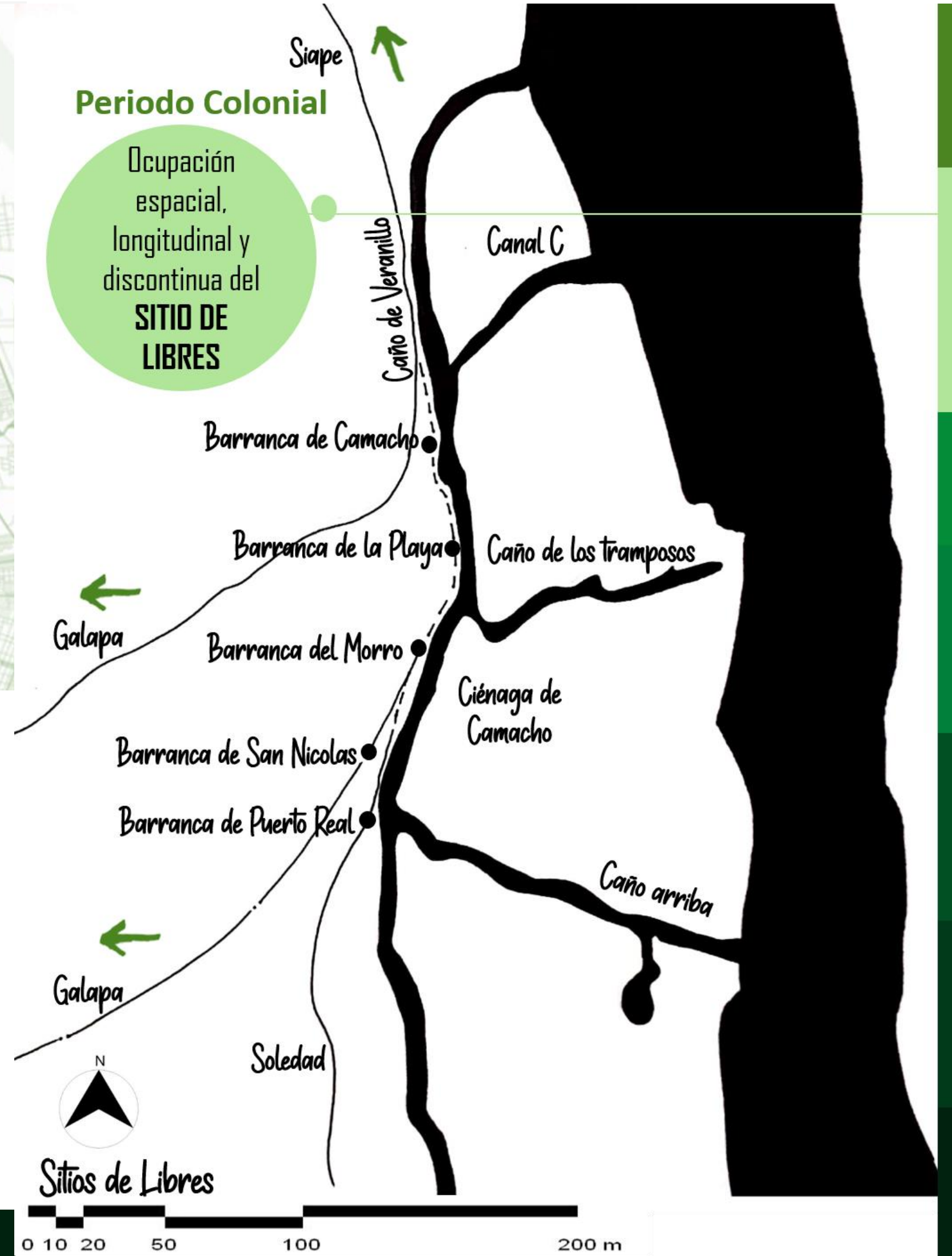
La ciudad de Barranquilla entre otras capitales importantes del país iniciará su proceso de crecimiento población del territorio a través de recorridos urbanos caminos y senderos trazados por culturas indígenas tales como los Mokana por sectores orientales y por otro lado la cultura Tayrona proveniente de la región del Magdalena y aledaños al recorrido del río de Magdala.

Los caminos recorridos por los indígenas y la cercanía entre los distintos municipios y sectores colindantes con la ciudad, aunque parezca acontecimiento previsto, (debido a los puntos de interconectividad y relación) sin dudar son cualidades innatas del territorio, próximamente llamado Barranquilla.

Continuando el recorrido por la evolución de la ciudad de Barranquilla, su desarrollo entre los siglos XV al XVIII encontramos que, durante este periodo de tiempo el sitio de libres tiene lugar en el desarrollo de la ciudad, encontramos una Barranquilla canales y diques, barrancas y pueblos; donde pequeñas embarcaciones y puntos de comercio formal e informal desarrollaban el intercambio comercial en esta zona portuaria de la costa Atlántica del país.

Sobre el territorio analizado durante ese periodo del tiempo entre los siglos XV al XVIII, territorio en el cual años más tarde se asentará Barranquilla, observamos la existencia de una ciénaga (Indicada en el plano como Ciénaga de Barranquilla) en la que hoy es la parte baja del centro más exactamente de la calle 32 hacia abajo hasta el cauce actual del caño del mercado. Es evidente que el transcurrir de los años y la población de la ciudad más adelante canalizaciones de canalizaciones vías trazados urbanos, comercio y entre otros extingue la ciénaga.

*Figura 74. Ocupación espacial discontinua del sitio de libres.
Fuente: Propia, basada en el plan regulados de Barranquilla.*



Genesis de Barranquilla

Los importantes recorridos de vertientes pluviales como caños y arroyos, influyeron en el desarrollo de la traza urbana.

Caño del mercado

Arroyo la Paz



Plazas y arroyos de Barranquilla



Figura 75. Genesis de Barranquilla
Fuente: Propia, basada en compilación: Barranquilla: Lecturas urbanas.

El proceso de población de la ciudad de Barranquilla, se dio progresivamente a través del desarrollo comercial y poblacional en el territorio, para explicar este suceso es necesario entender la génesis de la ciudad, el actualmente territorio Barranquillero estaba conformado por Barrancas separadas por vertientes, arroyos y varios cuerpos de agua cegados naturalmente por el curso espontáneo de las aguas lluvias y corrientes fluviales, que actualmente hacen parte del área la construida de la ciudad, conformada por vías públicas e incluso viviendas edificaciones, ya que en aquel entonces la espaciosa ciénega comunicaba el río Magdalena con borde oriental espacios que hoy conocemos como el paso de Bolívar y otros espacios calles pequeños callejones del centro histórico de la ciudad.

Las mismas corrientes de las brisas traían consigo arena y polvo dejaron limpios los espacios y generaron terreno habitable para los ciudadanos y comerciantes que pronto se asentarían en este lugar, debido a su gran capacidad para el intercambio de productos en el sector de la economía que rodeaba el borde del río.



Debido a la progresiva evolución del territorio y los asentamientos iniciales que surgían en Barranquilla, necesariamente era necesario generar un proceso de configuración espacial de los terrenos ya poblados y los próximos por habitar, debido a esto surge el momento de la simultanea división de terrenos, que buscó la independización y propiedad del territorio para los primeros pobladores, proceso también conocido como proceso de parcelación urbana.

Notamos en el gráfico la amplia extensión de ellos predios iniciales de la ciudad, en ese entonces, denominada **Barrancas de San Nicolas**, debido a la común devoción de sus pobladores a este santo patrono en la época.

Como particular y característico en este análisis de la ciudad en el siglo XVII, encontramos, la ubicación del **puerto real** como hito representativo o punto de encuentro y zonas comunes del territorio, en donde actualmente encontramos la plaza de San Nicolas, además del amplio sector que es bañado por la ciénaga de Barranquilla, la cual más adelante con el paso de los años disminuyó su caudal y próximo a esto también en este territorio tiene lugar el proceso poblacional urbano del distrito de Barranquilla.

*Figura 76. Parcelación inicial de Barranquilla, Barrancas de San Nicolas(S.XVII)
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre.*

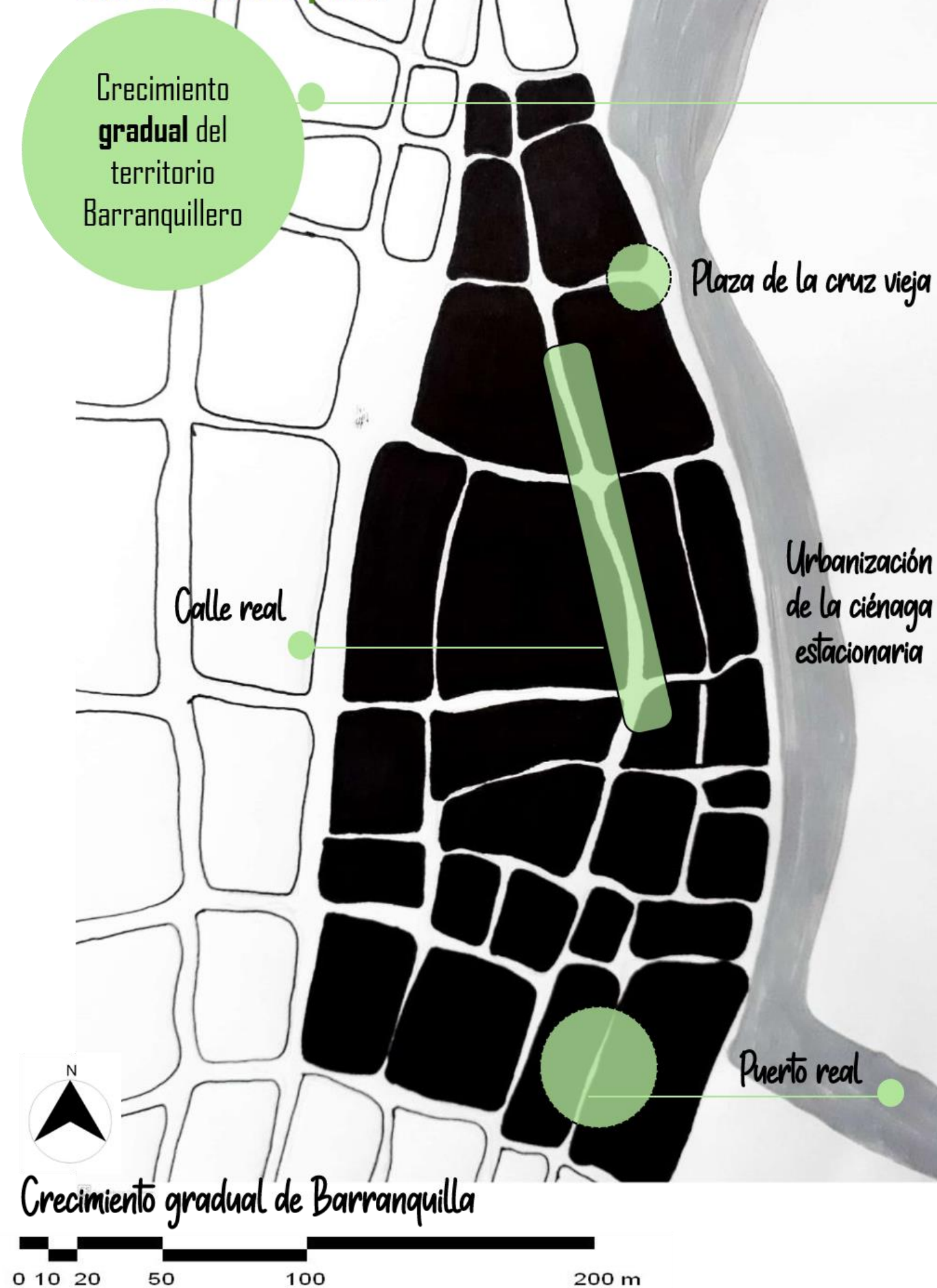
Las descripciones de la Barranquilla de finales del siglo XIX serán aportadas por las recopilaciones de autores como Theodore Nichols, José Agustín Blanco y Carlos Angulo, así

Al describir la historia la Barranquilla de los finales del siglo XIX, como lo definen muchos historiadores y habitantes de la época, según el arquitecto investigador Juan Mestre, en sus recopilaciones sobre estudios de autores como Theodore Nichols, José Agustín Blanco y Carlos Angulo, la mayoría de informes y averiguaciones de la época son constituidas por las crónicas y los relatos de los viajeros que peregrinaban a la Parroquia de San Nicolás de Tolentino, como lugar es un hito representativo de la ciudad y como punto de encuentro espiritual, centro de la devoción de las 15.000 a 20.000 almas devotas a este santo.

Todos los descriptores de la ciudad concluirían en el aspecto tosco y modesto de la urbe, en lo rudimentario y en lo primario de sus servicios, en la ausencia del lujo en sus edificaciones, pero sin rayar en lo vulgar, esos anhelos de modernidad que serán como chispas intelectuales y de innovación en una imaginaria polvoreada de dinamita, arenosa como sus calles y callejones que comienza con estruendo a detonar todo su potencial.

Figura 77. Crecimiento gradual de Barranquilla.
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre

Genesis de Barranquilla



La instauración del Departamento del Atlántico y la declaratoria de Barranquilla

Continúa el proceso de expansión y crecimiento urbano, el final del siglo se acercaba y con él cerraba Barranquilla un periodo que daría paso a su época de mayor crecimiento económico.

El siglo XIX se despidió dejando a una ciudad en crecimiento, como eje de la provincia del mismo nombre, perteneciente al Departamento de Bolívar. Grandes cambios políticos y administrativos en el orden nacional le depararan en tan solo 5 años el destino de convertirse en Capital del Departamento del Atlántico, fruto de los acuerdos y políticas del presidente Rafael Reyes, quien modificaría el escenario nacional para dar paso a la creación de nuevas unidades territoriales administrativas dentro del territorio

Durante este periodo del tiempo, además del crecimiento territorial de la ciudad, se dio el crecimiento a nivel social y gubernamental, de tal manera se da el proceso de

*Figura 78. Crecimiento de Barranquilla e instauración del territorio Atlanticense.
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre.*

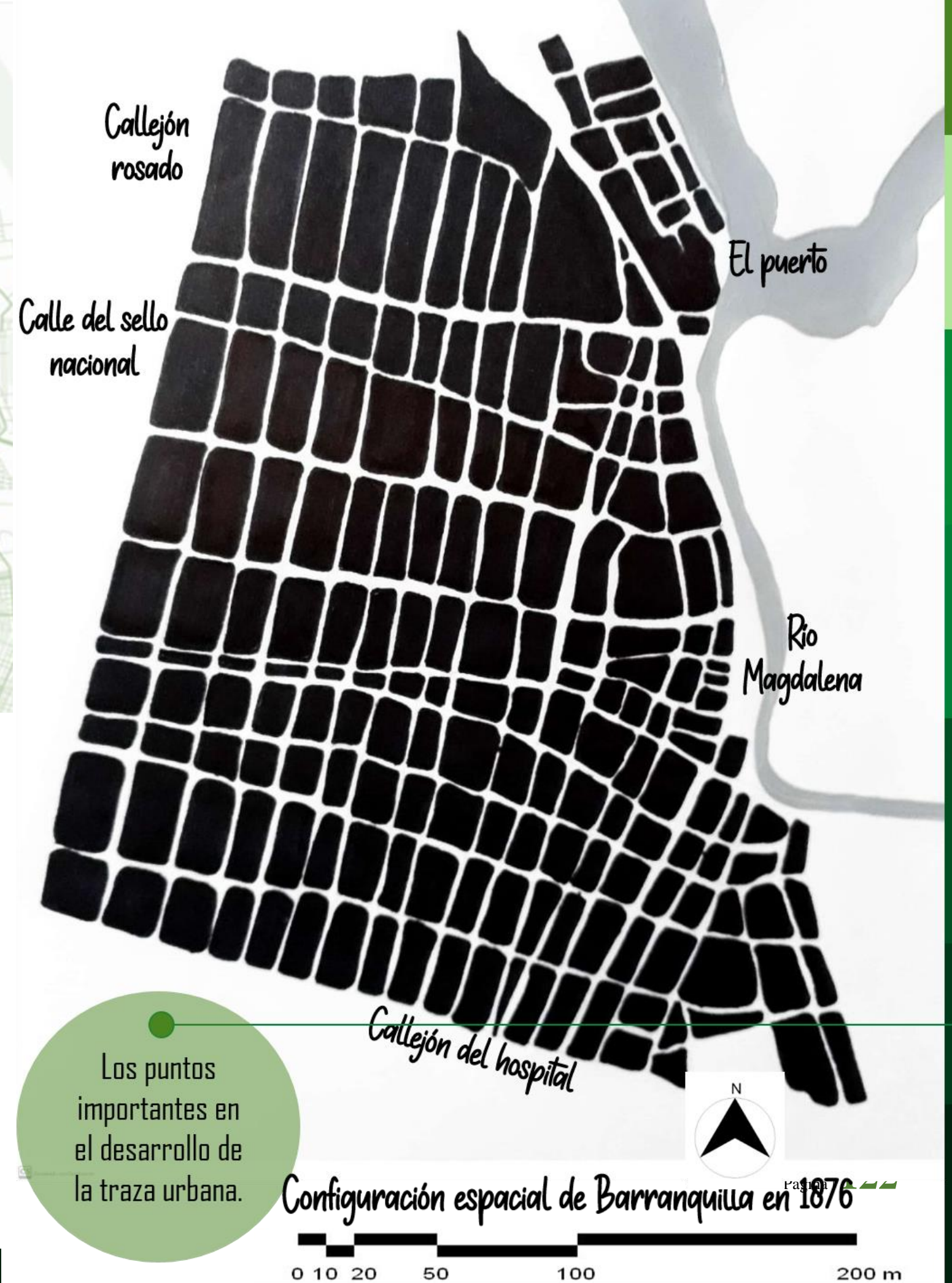




Figura 79. Crecimiento gradual del territorio Barranquillero
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre

Barranquilla, bien de interés cultural de carácter Nacional y capital Atlánticense.

Durante este periodo de tiempo, se dieron grandes avances a nivel urbanístico con el proceso de crecimiento gradual del territorio con la implantación y creación de instalaciones básicas para el desarrollo de la ciudad, como el cementerio universal y nuevos barrios, también a nivel gubernamental y avances en el ámbito nacional, debido a la declaración de la ciudad como bien cultural, gracias a la riqueza, diversidad y relevancia en temas del orden de interacción social de los habitantes del sitio, también denominado capital del departamento.

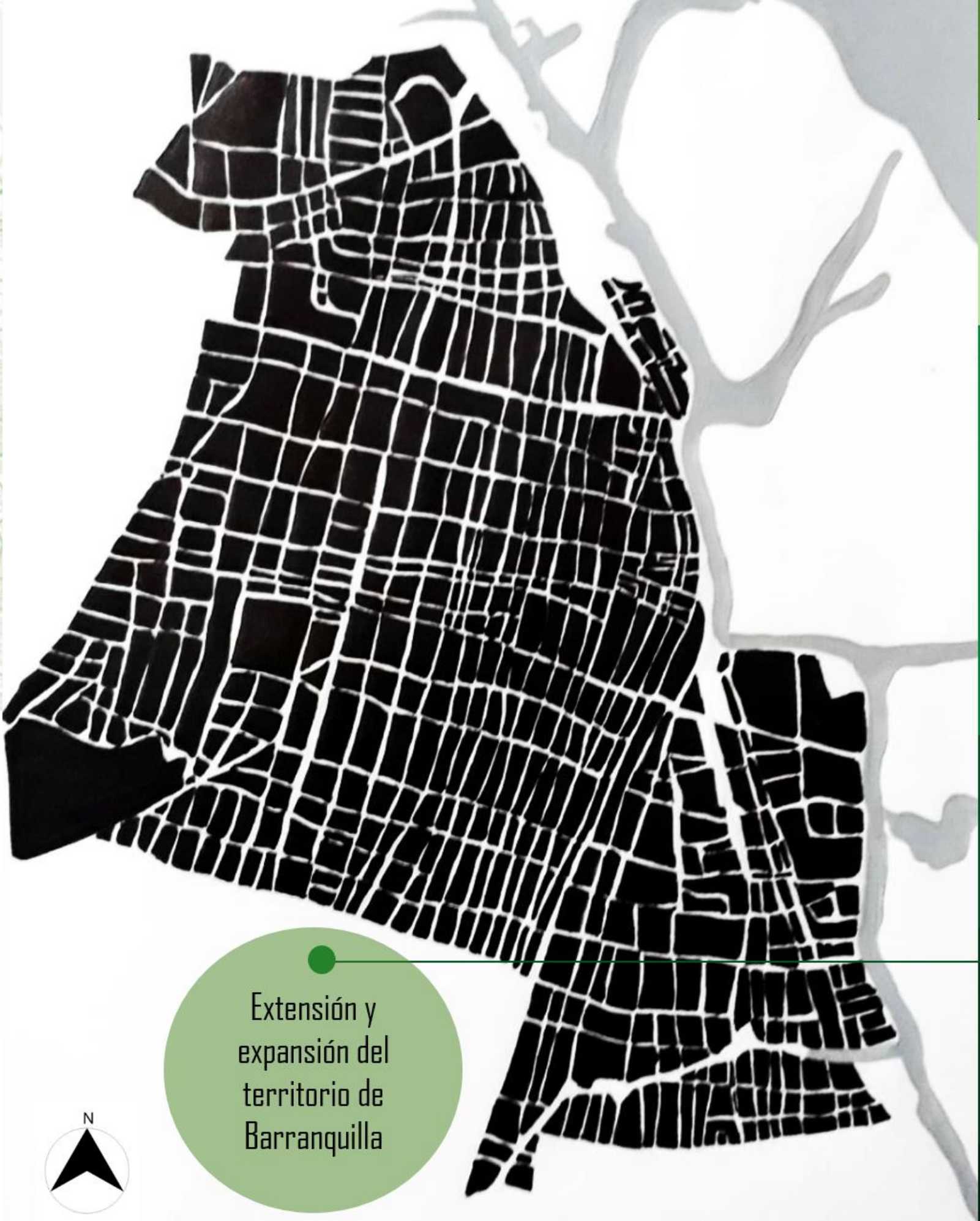
El 26 de septiembre de 1999, el Ministerio de Cultura mediante la Resolución No.83 1614 declararía como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional un área del territorio distrital de Barranquilla comprendido por el barrio Centro y parte de los barrios Rosario, San Roque y Abajo, reconociendo para la nación un área de 84 aproximadamente 750 mil metros cuadrados como poseedora de un especial interés arquitectónico, histórico y cultural, meritorio de alcanzar el estatus de conservación patrimonial más alto que entrega el estado colombiano.

Como Capital del Departamento determinaron importantes trasformaciones a nivel urbano, entendiendo el hecho de que, a partir de la fecha, gran parte de las intervenciones urbanísticas y arquitectónicas estarían dadas bajo el criterio de ser la capital del naciente departamento.

Dentro de la extensión de Barranquilla durante el periodo inicial del siglo XX, se desarrolló la instauración de sectores en el norte de la ciudad, principalmente barrios con importante desarrollo arquitectónico, en los cuales se imitaba la implantación de modelos urbanísticos europeos, desarrollando la zona urbana de la ciudad que contiene actualmente un importante número de edificaciones patrimoniales para la ciudad y el país.

El principal desarrollo urbanístico de la ciudad se dio hacia el norte de la capital, impulsado por la construcción desde la década de los años 20's de la Urbanización El Prado, que rápidamente obtuvo gran auge entre los ciudadanos de clase alta. Siguiendo los modelos urbanísticos de El Prado surgieron las urbanizaciones Colombia, Recreo y Boston, que, con un desarrollo arquitectónico menos monumental, ofrecieron grandes zonas verdes y un generoso tratamiento urbanístico para la ciudad en crecimiento. Hacia el sur de la ciudad se densificaron los barrios obreros en las inmediaciones del Terminal Marítimo como Rebolo y Zona Negra a lo largo de la Calle 17 que lleva al municipio de Soledad. El centro de la capital tendría importantes transformaciones en cuanto al mejoramiento de su estética urbana, siendo de las más importantes la intervención que se realizara en el Paseo Colon que a partir de 1936 paso a llamarse Paseo Bolívar o Paseo del Libertador.

*Figura 80. Extensión del territorio Barranquillero.
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre.*



Extensión y
expansión del
territorio de
Barranquilla



Configuración espacial de Barranquilla en 1920

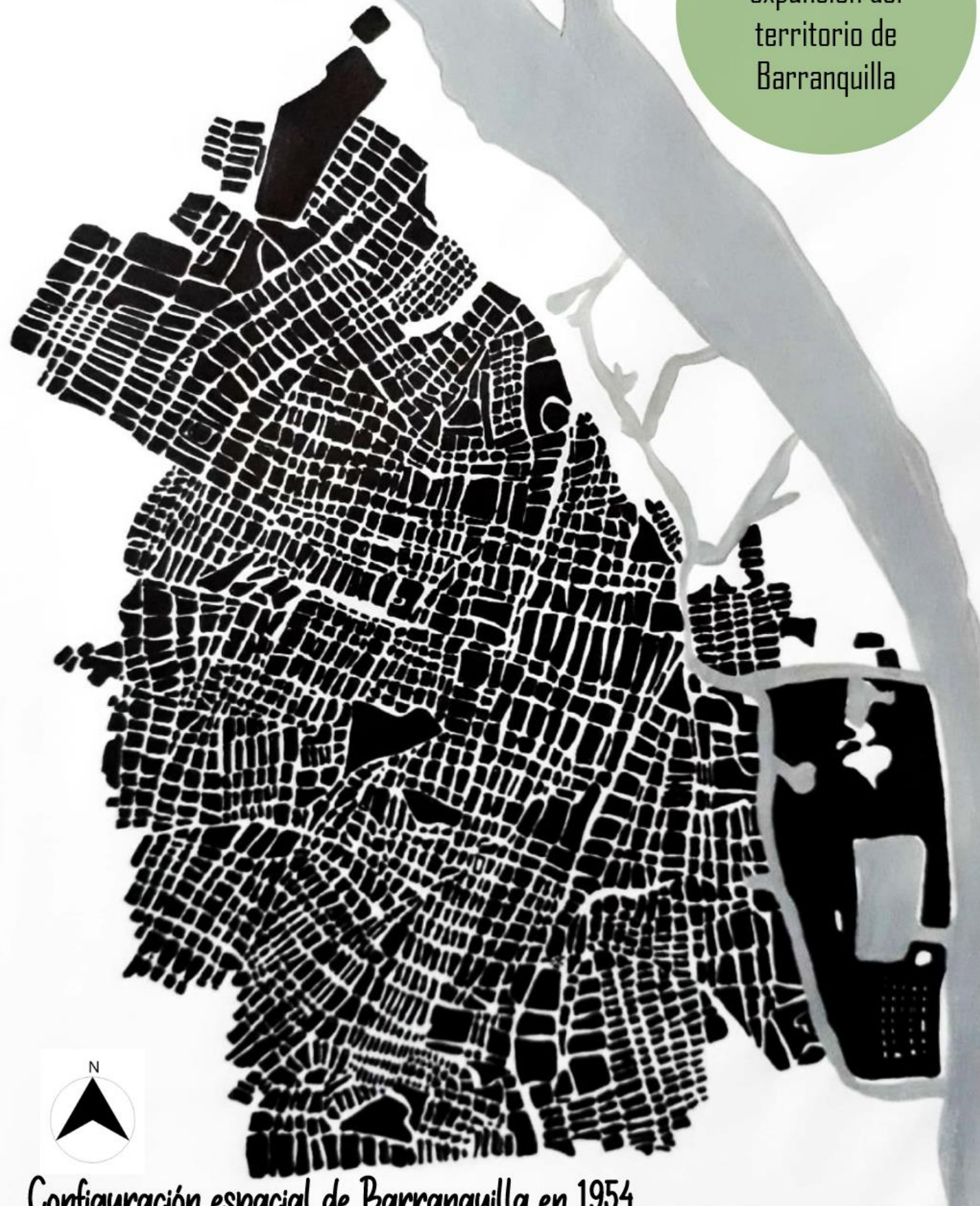
AÑO
1920

Para la ciudad duplicó aproximadamente 15 veces su extensión territorial comparando con su territorio a comienzos de siglo. Al norte los nuevos límites estuvieron dados en los alrededores del nuevo Batallón de Paraíso y el barrio del mismo nombre. Al noreste bordeando toda la Vía 40 numerosas empresas se establecen aprovechando la cercanía del Río Magdalena para las operaciones comerciales e industriales. Al noroeste la ciudad se extendió hasta inmediaciones de la Calle 84. Al oeste crecieron algunos de los primeros barrios de informalidad de la ciudad cercanos a la Escuela Normal Superior La Hacienda. En sectores del sudeste y barrios como Alfonso López, San Isidro, Nueva Granada, San Felipe y otros ya figuran en el mapa de la ciudad. Al sur, sobre las prolongaciones de la Calle Murillo y la Vía Cordialidad se presentan ya consolidadas urbanizaciones como San José y en el sureste, barrios como Las Nieves y La Chinita. Con el crecimiento de la ciudad, el Centro de la ciudad queda ligeramente desplazado del centro geográfico de Barranquilla (que corresponderá ahora al sector del Cementerio Católico Calancala) y geográficamente se encuentra en el este de la ciudad junto al sector de Barranquillita, comprometido el municipio en la pavimentación de las vías y la construcción de obras como el nuevo Palacio de Gobierno Municipal (1951) , el Plan Regulador para el Centro Cívico (1953) y la Catedral de Barranquilla (1955), y nuevos escenarios y/o equipamientos para a urbe, se encontraban en ejecución obras como el nuevo Palacio de Gobierno Municipal (1951), el Plan Regulador para el Centro Cívico (1953) y la Catedral de Barranquilla (1955) .

Figura 81. Configuración espacial de Barranquilla en 1938.
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre.



Extensión y expansión del territorio de Barranquilla



Configuración espacial de Barranquilla en 1954

1954

Figura 82. Extensión y expansión del territorio de Barranquilla
Fuente: Propia, basado en la compilación del desarrollo urbano de ciudad de Juan Mestre.

A partir de ese periodo de tiempo la ciudad de Barranquilla tuvo el mayor auge en términos de crecimiento urbano, su extensión territorial llegó a ser masivamente más extensa que a comienzos del mismo siglo, aproximadamente duplicó más de 10 veces su extensión inicial. De esta manera surge la necesidad de implementar equipamientos institucionales varios aspectos de la ciudad como, cementerios edificaciones religiosas colegios alcaldías entidades gubernamentales parques y muchísimos otros equipamientos urbanos y escenarios deportivos recreacionales y funcionales para la urbe que poblaba el territorio Barranquillero.

La ciudad que estaba creciendo por cada uno de sus rincones extendiéndose de norte a sur encontrando cada uno de los límites espaciales que bordean la ciudad por ejemplo se extendió hasta el punto que el recorrido de la vía 40 a punto de encontrarse con el borde del Río, donde se desarrolla un sector Industrial que potencializó el comercio de la ciudad aprovechando la riqueza económica y la facilidad en el transporte a nivel nacional a través del Río, por otro lado la extensión de cada uno de los barrios y sectores de cada uno de los puntos extremos de la ciudad incluso consolidándose Barrios y urbanizaciones de manera informal además durante ese período del tiempo se da el desplazamiento de la mayoría de pobladores del centro histórico de la ciudad pasando de ser el centro de atracción e hito principal de la ciudad hacer el centro geográfico de la misma y un punto de acopio comercial inició en este periodo de la historia el crecimiento que incluso en la actualidad vemos sus avances el tema de industrialización comercio cultura equipamientos y todos los avances urbanísticos y geográficos de la Barranquilla actual tuvieron sus inicios en los años 1954 por eso planteamos este como el último plano de registro histórico en adelante los registros de ciudad son contemporáneos a la Barranquilla Futura.

Propuesta de cohesión Urbana para Barranquilla

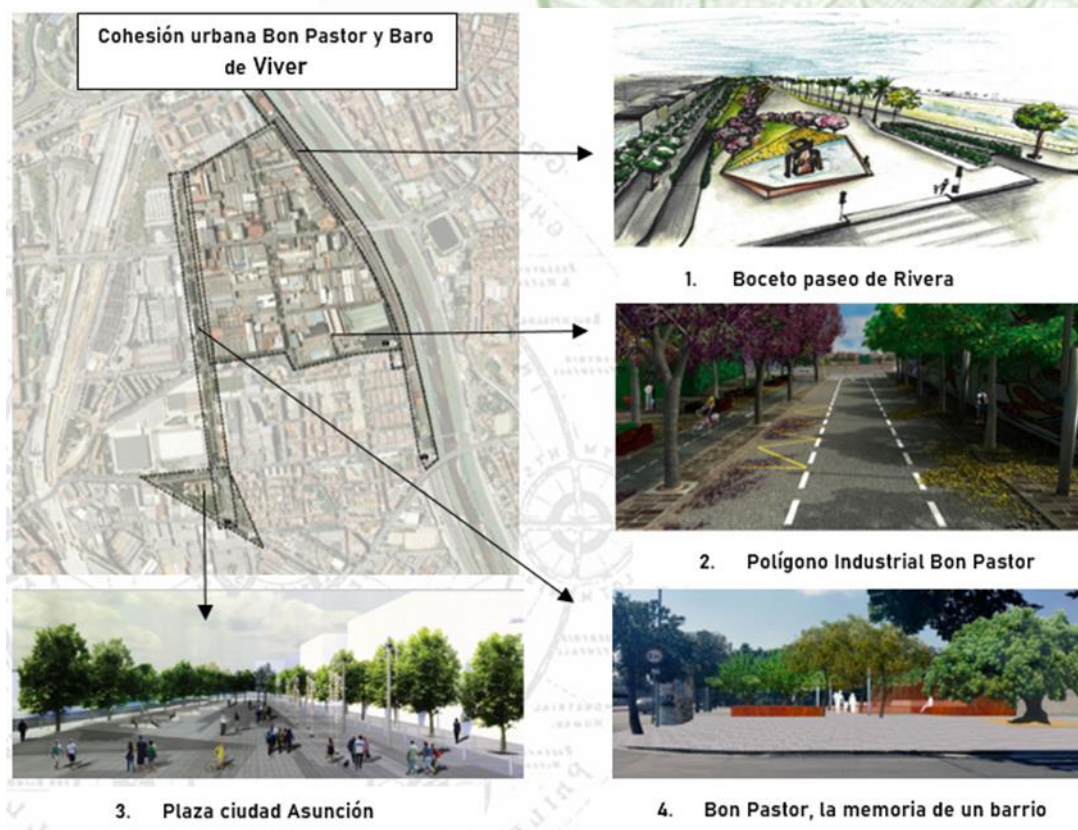
Muchas veces las administraciones locales quieren solucionar los problemas de segregación poblacional con proyectos que busquen impulsar las políticas de empleos o servicios sociales para las comunidades más vulnerables. Por otra parte, las asociaciones urbanísticas que controlan la dirección de crecimiento de la urbe buscan aumentar las zonas de espacio público con el fin de crear esa interacción social que pueda solventar esos problemas de fragmentación, el cual no es una mala idea puesto que estos espacios sí ayudan a la interacción de la población. Pero el diseño de espacios públicos individuales no es suficiente para impulsar a la ciudad a crear un plan de cohesión urbana, sin un plan que cubra los 4 aspectos expuesto por la fragmentación (figura 12) es muy difícil crear una identidad de pertenencia a la población, más cuando estas comunidades que se encuentran en un nivel socioeconómico bajo o estas ubicadas en zonas están olvidadas y no conocen los planes a futuro que va a implementar la ciudad para ellos.

Para lograr la cohesión es bien claro que se necesita una infusión entre los planes sociales y los proyectos urbanísticos puesto que el urbanismo táctico que hoy se emplea en donde se ataca los problemas singulares de las zonas solo es una forma de hacer que el territorio global se siga segregando.

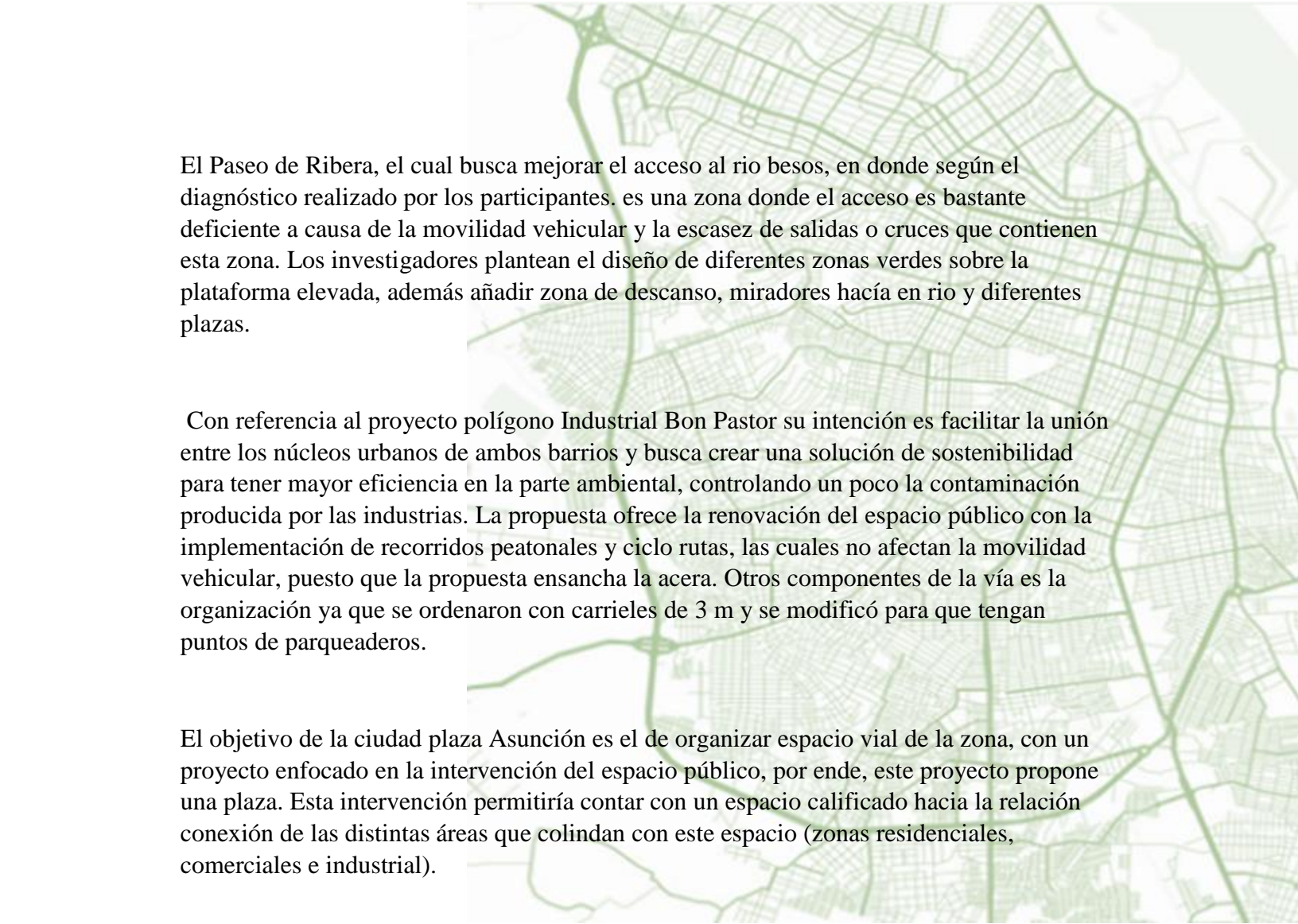
La siguiente propuesta nace de una idea en donde se tomó como estudio la fragmentación de la ciudad (Figuras 13 a la 22) y en busca de plantear los inicios para la construcción de un espacio público que de la posibilidad de integrar el territorio y crear una ciudad que garantice la visibilidad, la accesibilidad y la conectividad entre los barrios marginados u olvidados de la ciudad y el resto de la ciudad, siguiendo la propuesta de plano U5 (Sistema Espacio Público) del POT de Barranquilla, el cual indica las zonas que se han intervenido y las que están proyectadas para adecuación del espacio público.

Como referente de cohesión urbana se tiene el master publicado por la universidad de Barcelona, titulado “Cohesión Urbana Bon Pastor y Baro de Viver” en la cual se plantea todo un plan urbano, dónde se reactivan los barrios Bon Pastor y Baro de Viver. Con el proyecto buscan crear un cinturón que sirva como conexión entre estos dos barrios, la propuesta en si está dividida en 4 sub-proyectos:

1. Paseo de rivera
2. Polígono Industrial Bon Pastor
3. Plaza ciudad Asunción
4. Bon Pastor, La memoria de un barrio.



*Figura 83. Maestría Cohesión urbana Bon Pastor y Baró de Viver..
Fuente: Universidad de Barcelona.
Edición propia*



El Paseo de Ribera, el cual busca mejorar el acceso al río Besos, en donde según el diagnóstico realizado por los participantes, es una zona donde el acceso es bastante deficiente a causa de la movilidad vehicular y la escasez de salidas o cruces que contienen esta zona. Los investigadores plantean el diseño de diferentes zonas verdes sobre la plataforma elevada, además añadir zona de descanso, miradores hacia el río y diferentes plazas.

Con referencia al proyecto polígono Industrial Bon Pastor su intención es facilitar la unión entre los núcleos urbanos de ambos barrios y busca crear una solución de sostenibilidad para tener mayor eficiencia en la parte ambiental, controlando un poco la contaminación producida por las industrias. La propuesta ofrece la renovación del espacio público con la implementación de recorridos peatonales y ciclo rutas, las cuales no afectan la movilidad vehicular, puesto que la propuesta ensancha la acera. Otros componentes de la vía es la organización ya que se ordenaron con carriles de 3 m y se modificó para que tengan puntos de parqueaderos.

El objetivo de la ciudad plaza Asunción es el de organizar espacio vial de la zona, con un proyecto enfocado en la intervención del espacio público, por ende, este proyecto propone una plaza. Esta intervención permitiría contar con un espacio calificado hacia la relación conexión de las distintas áreas que colindan con este espacio (zonas residenciales, comerciales e industrial).

La implementación de la plaza reordena el trazado de circulación pacificando el primer tramo de la calle y con esto ganando un espacio para la ubicación de áreas verdes puesto que en la zona de la Fra. Juniper Serra cuenta con plantaciones y con una plaza más rígida construida en los inicios del barrio Bon Pastor.

Como último subproyecto aparece “Bon Pastor, la memoria de un barrio” el cual es una idea exploratoria en donde se exponen diferentes puntos para aplicar intervenciones dentro el espacio público que cuenten la historia, desde los puntos de vista social e histórico del barrio Bon Pastor.

Implantación de la propuesta de tico en Barranquilla.



*Figura 84. Plano U5 - sistemas de espacio público.
Fuente: Plan De ordenamiento de Barranquilla (P.O.T)*

Según el plano de sistemas de espacio público la ciudad de Barranquilla busca fortalecer las zonas de espacios verdes y aumentar el índice de espacio público de la ciudad con la materialización de estos mismos. Por eso no es raro ver en el plano toda una franja de proyección de nuevos parques los cuales se ubican en barrios marginados de la ciudad en donde además de las zonas de parques también se proyectan otros trazados tales como, alamedas, ciclo rutas y más puntos de interconexión entre las zonas residenciales, comerciales e institucionales esto con el fin de crear un plan de reactivación para estos barrios. Por otra parte, también se identifica la visualización a futuro del parque natural el cual se ubicará en el barrio paraíso más precisamente en el batallón.

Dentro de las intervenciones que se han practicado en el espacio público de Barranquilla en los últimos años se tiene como insignia la recuperación del río Magdalena con el proyecto “El gran malecón del río” el cual busca que la ciudad no le siga dando la espalda al río sino vincularlo como el mayor atractivo de la ciudad, y con esto impulsar el desarrollo sociocultural y económico de la ciudad. La construcción de este Megaproyecto cuenta con una longitud de 4.5 kilómetros. Se dividió en 4 fases, el cual tuvo sus inicios a principios del 2016 y se dio la inauguración del primer tramo a mediados del año siguiente.

El diseño del gran malecón busca bordear el litoral de río Magdalena, desde una vista aérea se denotan diferentes franjas las cuales se van desvaneciendo en forma de degradación, este efecto se logra con los tonos del asfalto y la combinación de adoquines. Según el arquitecto Ricardo Vives director del proyecto describe que el malecón cuenta con una vía y un paseo peatonal continuos en donde se puede observar una alameda alborozada y un ciclo ruta Ott. C. (2019.Pr. 3).

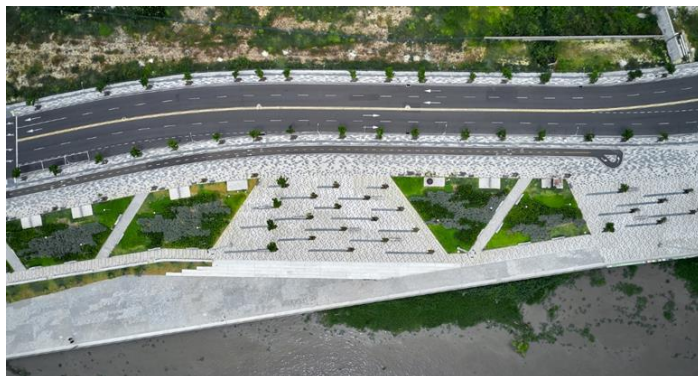


Figura 85. Gran malecón del Río - Barranquilla - Colombia.

Foto tomada por: Mónica Barreneche.

Fuente: <https://www.archdaily.co/co/925435/espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto/5d8adf09284dd1d30f000093-espacio-publico-gran-malecon-disenos-y-concepto-foto?net>

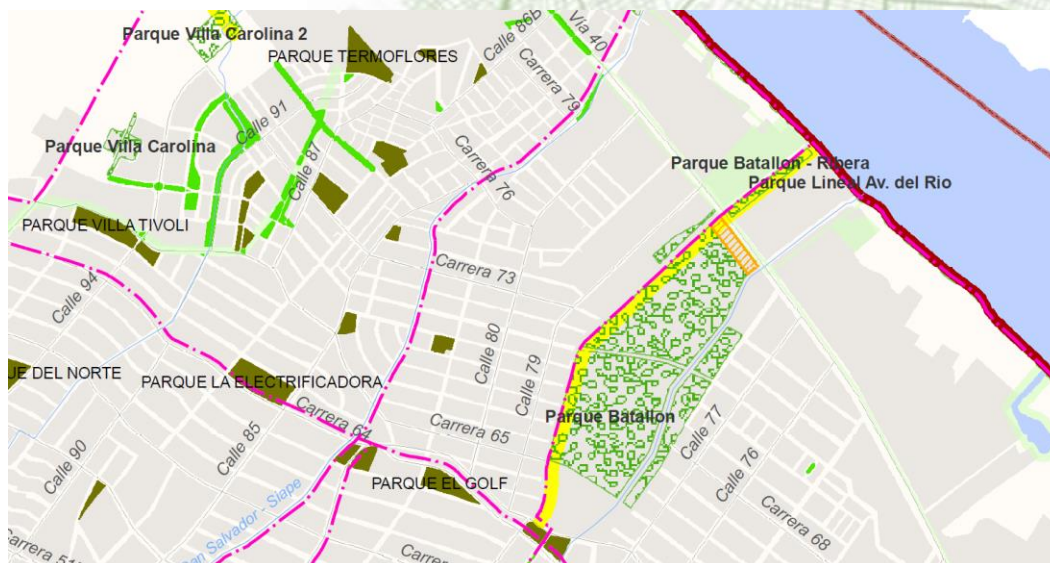
Se puede decir que es acertada la decisión de recuperar el río y de trasladar a las fábricas a zonas un poco más alejada de los espacios urbanos de la ciudad. Hoy en día el malecón es el punto turístico más visitado de la ciudad de Barranquilla, ciertamente ha cambiado la forma de ver el skyline de la ciudad, puesto que paso de una vista llena de paredes blancas, de techos construidos con láminas de zinc, del humo saliendo por la chimenea de esas empresas a un cielo despejado, una unión entre la zona natural y una proyección da altura que va desde el piso 0 el cual podemos decir que es el río hasta la azotea del edificio más alto de la ciudad.



*Figura 86. Vista del Skyline de Barranquilla desde el río Magdalena. Foto tomada por: Desconocido
Fuente: www.googlemaps.com*

El desarrollo urbanístico de Barranquilla, en el cual se coloca todos los esfuerzos para mejorar el espacio público de la ciudad y para la recuperación de un ente natural que se había olvidado o no se le daba la importancia que en verdad merecía, en los últimos años este punto urbano ha servido de ejemplo para otras ciudades que también están aledañas al río.

Barranquilla le sigue apostando a la renovación del espacio público y a la recuperación del espacio natural, los cuales se encuentran en los diferentes centros urbanos de la ciudad, uno de los proyectos más importante hacia el futuro de conservación natural y la ampliación del espacio verde, es la propuesta del complejo natural el cual según el plano U5 (Figura 93) se ve proyectado en el barrio paraíso mas precisamente en donde se encuentra el batallón.



*Figura 87. Proyección del parque del batallón planteada por el plano Sistemas de espacio público.
Fuente: Plano U5 Sistema de espacio público - P.O.T de Barranquilla*



*Figura 88. Imagen Lote Batallón de paraíso - Barranquilla Colombia.
Fuente: Google Earth
Edición: Propia.*

Si bien al día de hoy el megaproyecto del batallón de paraíso se ve algo lejos puesto que las autoridades competentes hacia la materialización de este proyecto no se colocan de acuerdo en especial el ejército nacional. El proyecto es la idealización de un pulmón verde vinculándolo junto al diseño de un parque metropolitano, el lote no será tomado en su totalidad puesto que dentro del proyecto también existe un plan de urbanización de viviendas dirigido por la empresa Seguros bolívar, el cual tiene la intención de construir cerca de 6 mil viviendas en altura.



*Figura 89. Proyecto Parque Batallón de paraíso.
Imagen de: EDUBAR.
Fuente: Periódico El Heraldo*

Tomando como referencia el punto de vista de la secretaria de Planeación del Distrito Margarita Zaher, el cual expone que con este proyecto la ciudad de Barranquilla estaría ganando, puesto que de las 51 hectáreas que tiene el lote del batallón, 34 se estarían destinado para la construcción del gran parque metropolitano y mejorar la malla vial del sector, para las 17 hectáreas restantes serán repartidas hacia las funcionarias. Zaher expone que este proyecto dará como resultado un incremento fuerte hacia el cálculo del espacio público total de la ciudad puesto que para el 2018 Barranquilla contaba con un aproximado de 1.250.000 metros cuadrados de espacio público y áreas verdes. Para aumentar el índice de espacio público de la ciudad se necesita plantear planes parciales como se presentan en el proyecto del parque batallón de paraíso. Al realizar una comparación entre la ciudad de Bogotá y Barranquilla se aprecia que la capital colombiana cuenta con 6 metros cuadrados de área verde por habitante mientras que la ciudad de Barranquilla tiene un índice de 1.2 metros cuadrados por habitante. El Herald (2018, Pr 12 al 15)



Figura 90. Render Proyecto parque Batallón Paraíso - Barranquilla - Colombia.
Fuente: <https://www.agenciavirgiliobarco.gov.co/Proyectos/Paginas/Traslado-de-batallones.aspx>

Propuesta de diseño

Tomando como referencia el modelo de ciudad jardín hacia la aplicación en el diseño de espacios urbanos y después de haber realizado el diagnóstico de la ciudad de Barranquilla (figuras 20 a la 22) y teniendo claro cómo se conformó la ciudad y de qué manera fue evolucionando hasta llegar a distrito especial y portuario que conocemos hoy en día podemos identificar en donde estamos como ciudad, cuáles son las afectaciones sociales que hacen a Barranquilla una ciudad fragmentada y con deficiencia de espacio Público en algunos sectores, puesto que como se ven en las figuras (83 al 92), en nuestros inicios no tuvimos una formación planificada de ciudad y a pesar que varias administraciones han tratado de corregir estas situaciones lo cual no se ha tenido éxito a causa de no existir una continuidad en el proceso.

No se necesita destruir la ciudad para lograr una cohesión urbana y tampoco sería algo apropiado puesto que esos trazados morfológicos irregulares son parte de nuestra historia. Invertirle al espacio público es una buena solución hacia esos problemas de fragmentación y se denota en los estratos socioeconómico más bajos, puesto que su interacción entre la movilidad, el espacio público, la densidad urbana y su morfología hacen difícil que algunos de los habitantes de estas zonas se sientan cómodos con la ciudad.

La propuesta consiste en diseñar un hilo conector utilizando la zona de alameda y ciclo ruta ya planteada en el plano U5 (figura 84), en donde integren la traza urbana de la ciudad con las futuras zonas verdes que se proyectan en estos espacios. Pretendemos hacer un recorrido urbanizado que por medio de bulevares y parques lineales manifiesten gráficamente la historia de la ciudad. A continuación, indicaremos las zonas escogidas basándonos en los espacios proyectados por la ciudad para uso de espacio público.

Dentro del plano U5 (Figura 84) se proyecta una franja dedicada a la intervención del espacio público, cual tiene su inicio en la localidad sur occidente y en donde se visualiza que configura algunos de los barrios más afectados socialmente de la ciudad tales como: carrizal, las Américas, el Santuario, Villate, Nueva Colombia, la Esmeralda. Carlos Meisel, el Silencio, las Colinas y los nogales. La proyección va creciendo hacia el norte, compartiendo espacio con otra localidad (Norte centro histórico)



Figura 92. Proyección aproximada de las zonas destina para el uso del espacio público
Fuente: Google earth
Elaboración: propia

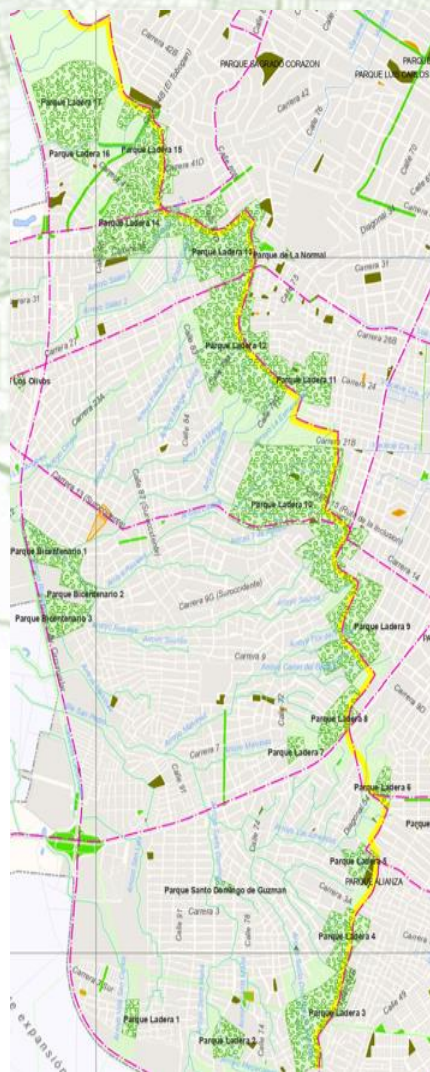


Figura 91. Fragmento Plano de sistemas de espacio público U5
Fuente: P.O.T de Barranquilla

El plano U5 nos solo proporciona las zonas en las cuales se proyectan los futuros parques o espacios públicos, sino que también representan el sistema de rutas tales como ciclo rutas y

alamedas, en el caso de esta fracción se proyectan las ciclo rutas en medio de los espacios verdes o parques proyectados

En busca de darle a Barranquilla una identidad, se tomó la bandera de la ciudad el cual es, uno de los símbolos más representativos de la ciudad y que más defienden los Barranquilleros

Utilizando la abstracción de los conceptos claves de la bandera de Barranquilla, más alguno de los principios impartidos por Howard en el modelo de ciudad jardín, nace el concepto bajo las siguientes especificaciones:

Concepto de forma

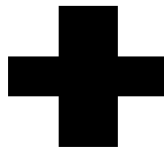
- Movimiento
- Figuras geométricas
- Colores
- Simetría

Conceptos de Principios.

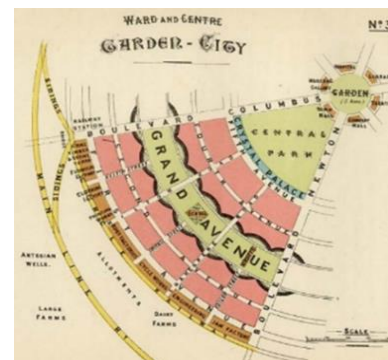
Se toma como referencia alguno de los principios propuestos por Howard tales como:

- La unión del espacio verde con el núcleo urbano y la forma del área verde
- Inicios de igualdad entre las poblaciones con mayores recursos y las que están apartadas
- Alternativas de movilidad

CONCEPTO DE FORMA



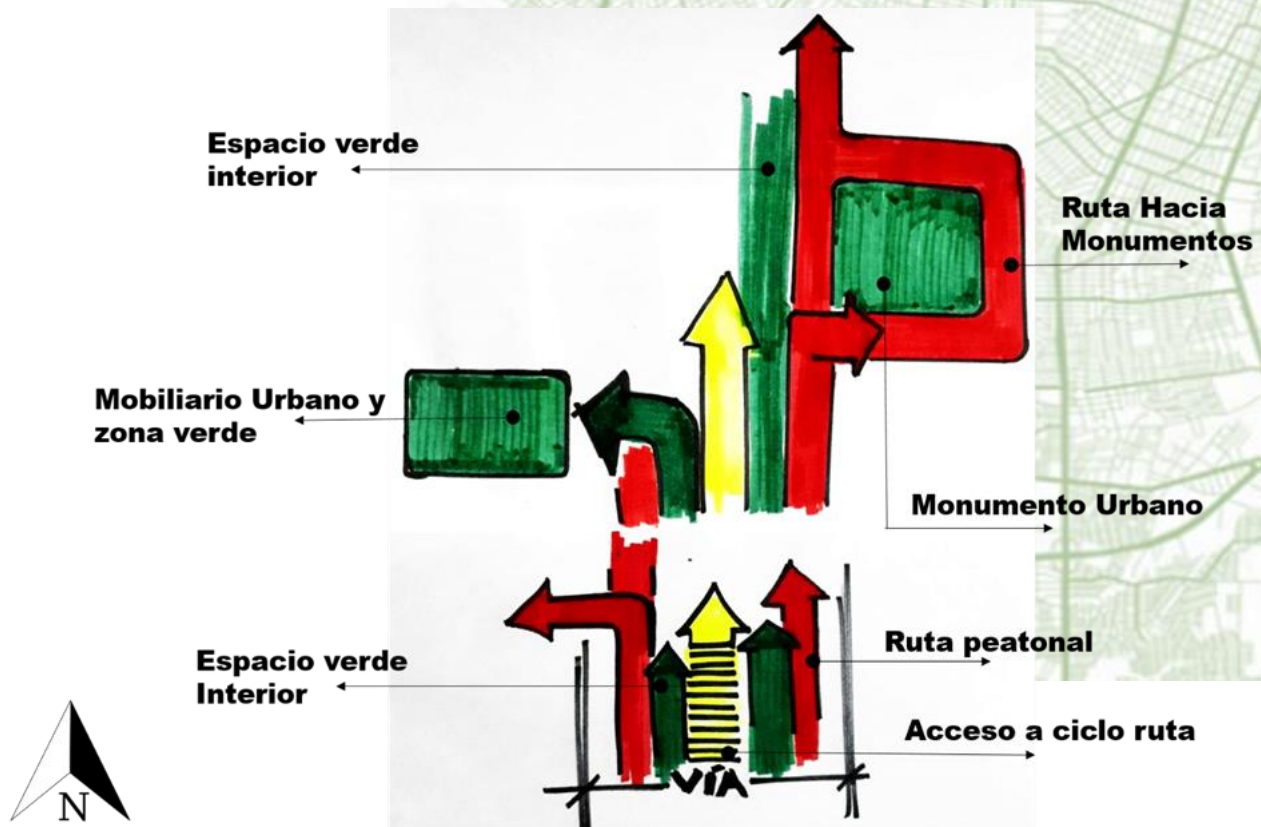
CONCEPTO DE PRINCIPIOS



*Figura 93. Combinación de conceptos.
Bandera de Barranquilla -
Modelo de Ciudad Jardín.
Fuente:
www.google.com/imagenes
Edición: Propia*

Propuesta

Idea inicial



*Figura 94. Primera idea de diseño.
Fuente: Elaboración propia*

Se busca crear una línea de conexión entre los diferentes barrios el cual también sirva para incentivar el transporte alternativo, se busca que sea una zona activa dentro del espacio como también darle ese atractivo para que las personas de otras localidades o regiones se interesen por visitar.

Se piensa trabajar con el dinamismo, dando libertades hacia la toma de decisiones en cuanto hacia qué dirección ir, pero sin perder el punto de referencia hacia donde buscamos dirigir a las personas que utilicen estos tramos

Se piensa en los futuros parques planteados en el plano U5 del P.O.T de Barranquilla por ende se busca que el modelo se pueda mezclar con diferentes propuestas que surjan en el futuro.

Zonificación

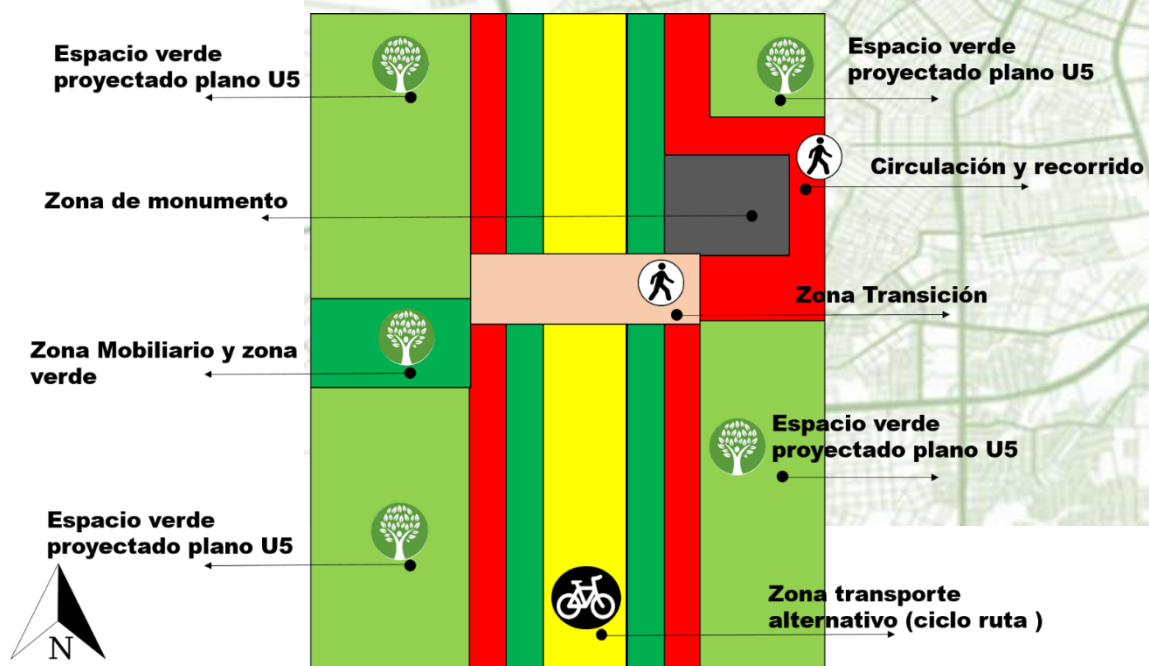


Figura 95. Zonificación de propuesta de diseño
Fuente: Elaboración Propia

Basándose en el modelo anterior el cual representa las primeras ideas acerca de las bases o las formas de diseño, se procede a realizar la zonificación de las zonas antes mencionada, en donde vemos la distribución de la primera sección puesto que la idea es tomar la simetría como uno de los factores del diseño en forma de espejo, se busca consolidar los espacios naturales y en fortalecer las zonas de interés dentro del recorrido.

Esquema Básico

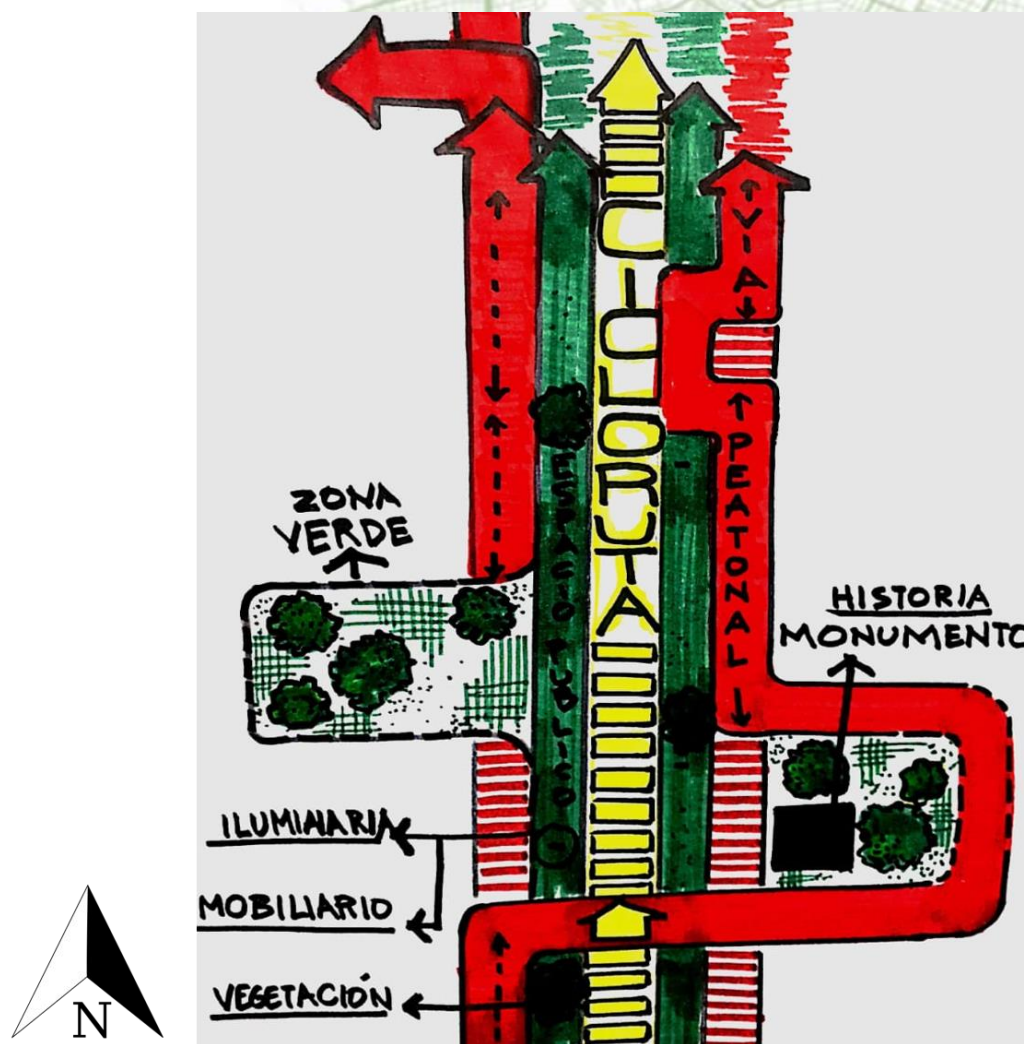


Figura 96. Esquema básico propuesta de diseño
Fuente: Elaboración Propia

Dentro de esquema básico se decide darle un poco más de movimiento a la ruta para absorber ese concepto producido por la bandera de la ciudad y darle dinamismo al diseño, implementando los recorridos previamente diseñados y los elementos urbanos con los que comúnmente debe contar el desarrollo de las trazas urbanas del Distrito de Barranquilla, caracterizado por su cultura y dinamismo.



MONUMENTO



MOBILIARIO URBANO



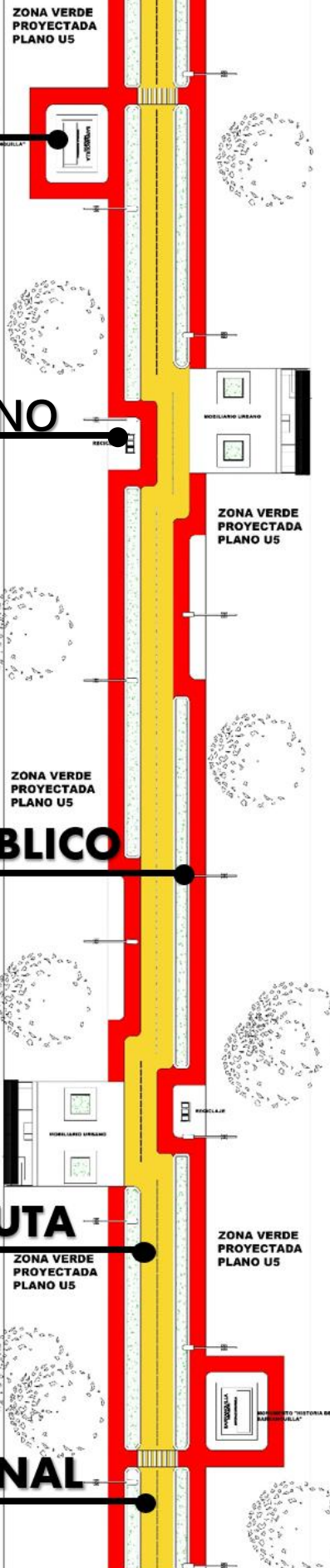
ESPACIO PUBLICO



CICLORUTA



SENDERO PEATONAL



Elementos implementados en la propuesta

Modelo urbanístico de la “Barranquilla futura”



*Figura 97. Gráfico de espacio público de la propuesta.
Fuente: Propia*



*Figura 98. Gráfico carril de bicicletas de la propuesta.
Fuente: Propia*

Se busca que la vía peatonal sea el principio para la solución del problema de fragmentación por densidad, ayudando a que la población tenga acceso a distintas zonas de manera mas ágil



VIA PEATONAL

*Figura 99. Gráfico de espacio público de la propuesta.
Fuente: Propia*



MOBILIARIO URBANO



Se plantea un mobiliario donde las personas puedan descansar mientras transitan por la diferentes zonas del proyecto, se busca que sea un espacio abierto para que no existan restricciones en su usos

Figura 100 Grafico de espacio público de la propuesta.
Fuente: Propia



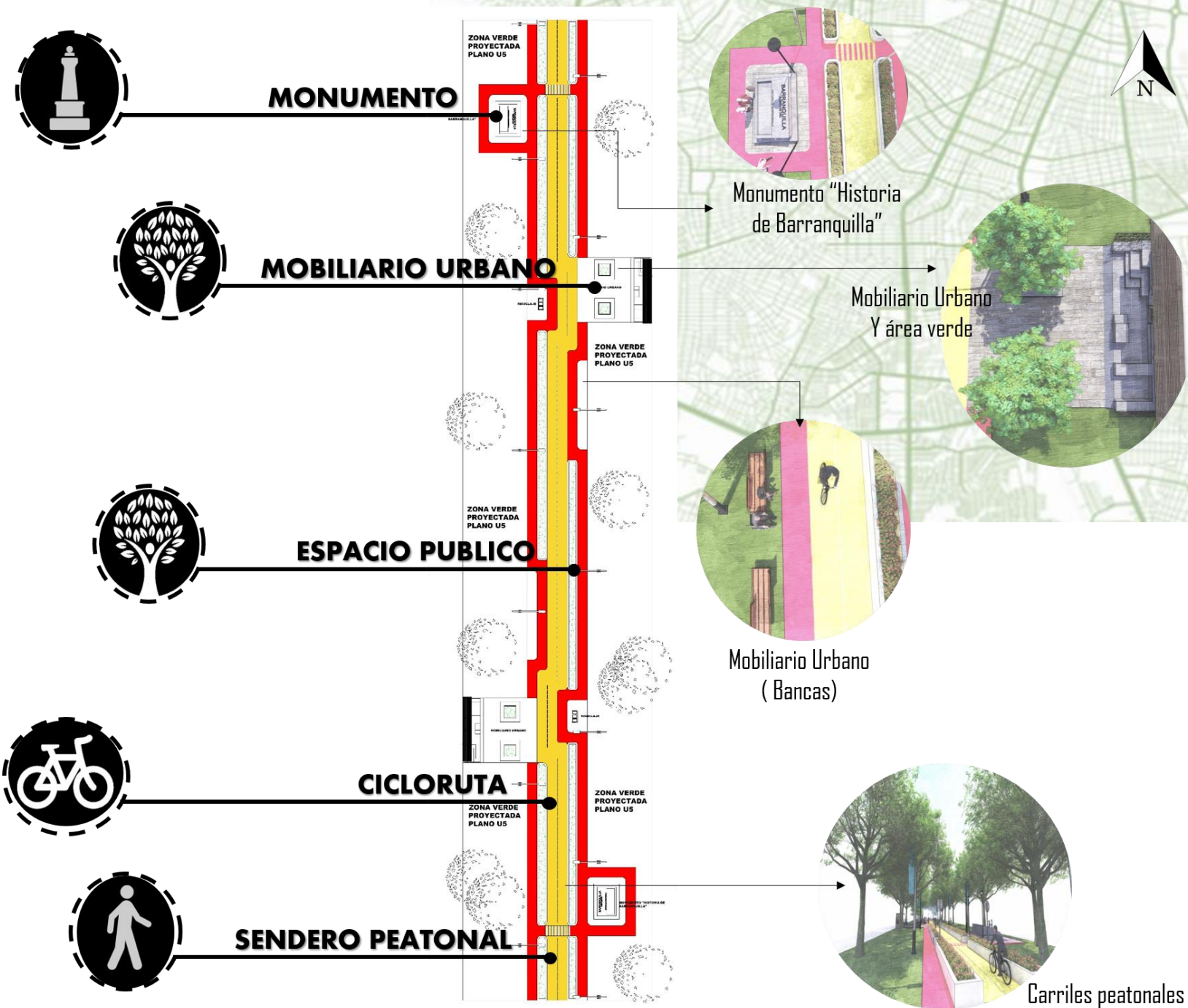
MONUMENTO



Se busca crear una conciencia social desde el punto de vista histórico en donde las personas reconozcan como a cambiado la ciudad y se sientan identificados con esta. También tiene la función de ser el punto fuerte de atracción del proyecto con motivos de reactivación

Figura 101. Gráfico de espacio público de la propuesta.
Fuente: Propia

Hilo conector de la Barranquilla futura

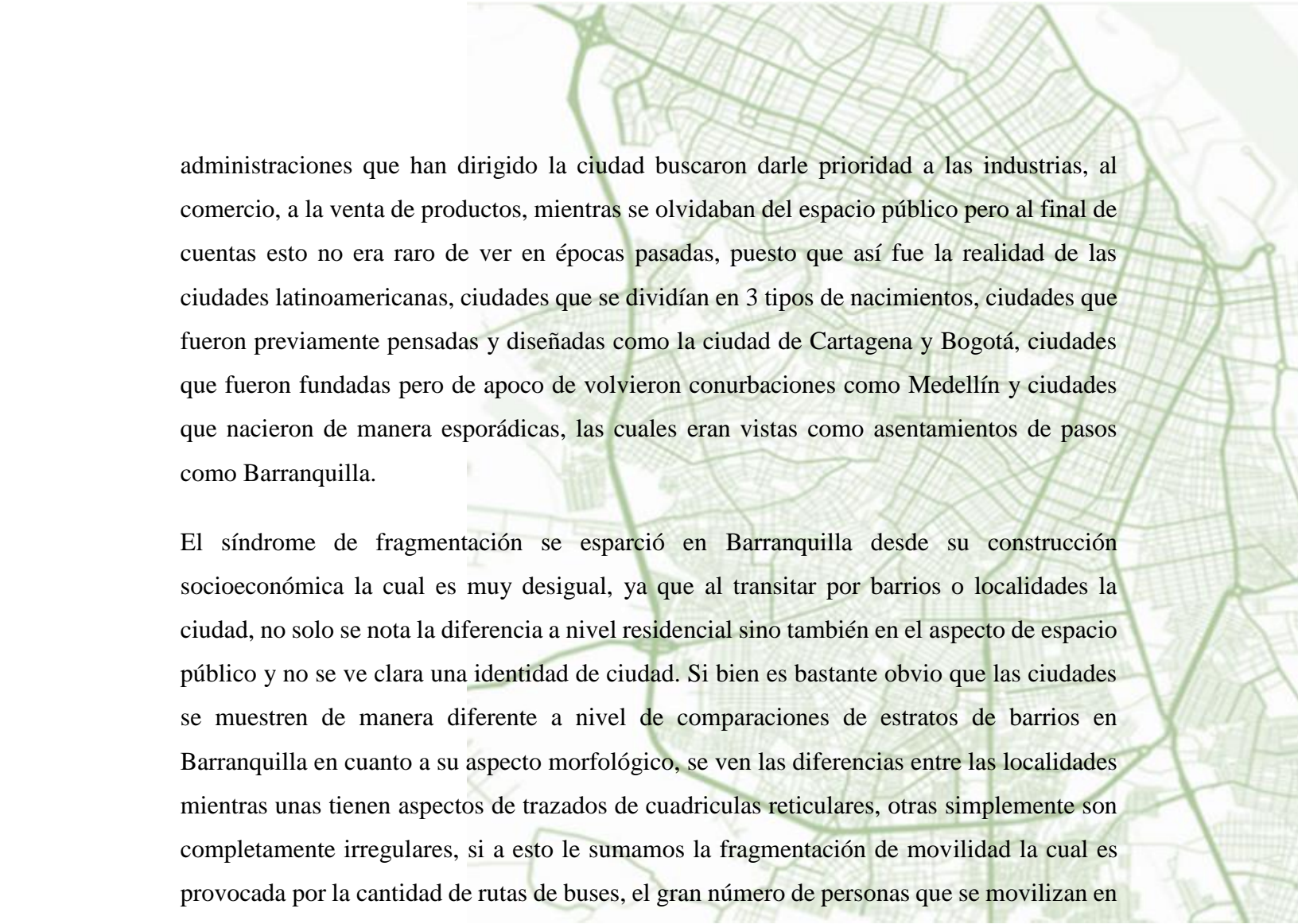


Capítulo 4. Conclusiones.

Después de pasar por un modelo de urbanización en donde se valora más el dinero, la producción y la mecánica del progreso de las fábricas, es normal que alguien idealizara un modelo inverso a este en donde se le diera prioridad a la naturaleza, al habitante, a resaltar el espacio público y darle valor a la clase obrera. Esto Howard lo expresa de manera correcta en su ideología de ciudad jardín en la cual crea 10 principios básicos para la construcción de una ciudad sostenible, si bien la idea de Howard es algo utópico puesto que las ciudades están encaminadas hacia la expansión, y no se ve la intención de ningún gobierno el aportar para la construcción de ciudades satélites, tales como se planteaba en la idea principal de ciudad jardín.

Barranquilla actualmente está pensando en la recuperación del espacio público, no podemos negar que la ciudad estuvo pensada bajo un concepto de industrialización por ende no está raro extrañar que algunas secuelas que se presentaron en ese modelo de ciudad industrial europea también se presenten en Barranquilla, con estos se quiere especificar que la idea de Karl Parrish, de crear un barrio basándose en el modelo de Beautiful city visto en estados unidos y panamá el cual era un derivado del modelo de ciudad jardín, se ve el reflejo de lo que conocemos como el barrio “El Prado”, en el cual se ubicó la población que hacía parte de la burguesía; pero también se puede identificar porqué en Barranquilla no se pudo solidificar la idea del diseñar más barrios como el prado y podemos decir que en planeación no era diferente a como se tomaba en modelo de ciudad jardín en otras ciudades del mundo puesto que al final utilizaba solo un fragmento de modelo el cual era el diseño residencial y servía para la venta inmobiliaria, por eso no es descabellado decir que de este síndrome nacen los barrios que llevan nombre “ciudad Jardín”

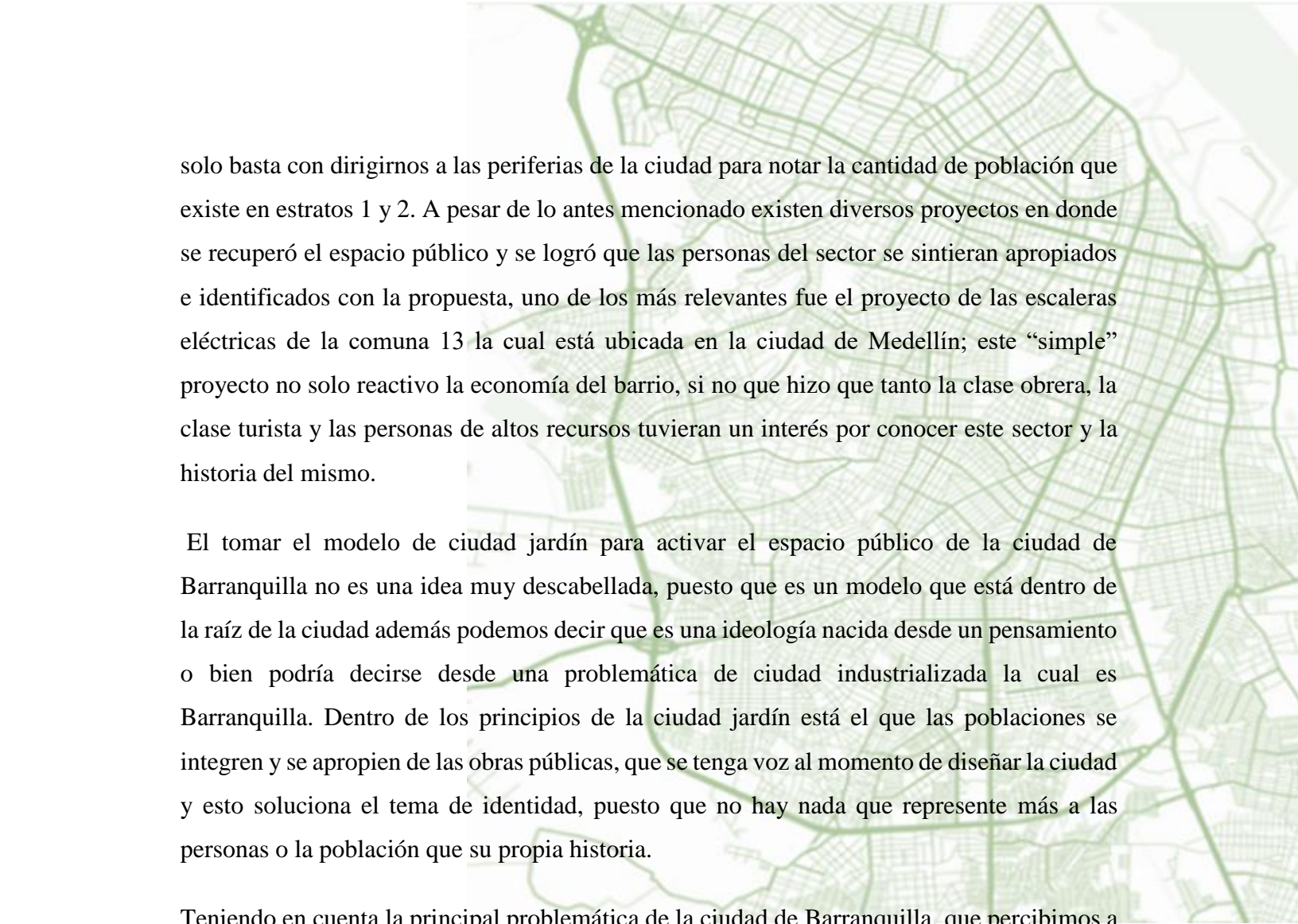
Desde que se empezó a utilizar el concepto de urbanización en la ciudad de Barranquilla se ha dicho que el tema de fragmentación es a causa de no ser una urbe con fecha de fundación, o con un plan de diseño urbano establecido desde sus inicios, no es falso decir que ese hecho tienen algo de culpabilidad hacia la zonas que hoy vemos divididas, muchas de las



administraciones que han dirigido la ciudad buscaron darle prioridad a las industrias, al comercio, a la venta de productos, mientras se olvidaban del espacio público pero al final de cuentas esto no era raro de ver en épocas pasadas, puesto que así fue la realidad de las ciudades latinoamericanas, ciudades que se dividían en 3 tipos de nacimientos, ciudades que fueron previamente pensadas y diseñadas como la ciudad de Cartagena y Bogotá, ciudades que fueron fundadas pero de apoco de volvieron conurbaciones como Medellín y ciudades que nacieron de manera esporádicas, las cuales eran vistas como asentamientos de pasos como Barranquilla.

El síndrome de fragmentación se esparció en Barranquilla desde su construcción socioeconómica la cual es muy desigual, ya que al transitar por barrios o localidades la ciudad, no solo se nota la diferencia a nivel residencial sino también en el aspecto de espacio público y no se ve clara una identidad de ciudad. Si bien es bastante obvio que las ciudades se muestren de manera diferente a nivel de comparaciones de estratos de barrios en Barranquilla en cuanto a su aspecto morfológico, se ven las diferencias entre las localidades mientras unas tienen aspectos de trazados de cuadrículas reticulares, otras simplemente son completamente irregulares, si a esto le sumamos la fragmentación de movilidad la cual es provocada por la cantidad de rutas de buses, el gran número de personas que se movilizan en vehículos privados y por último el poco acceso que tiene la ciudad hacia el uso alternativo de transporte, puesto que no se exhibe un proyecto donde se le presente al ciudadano iniciativa de tomar la bicicleta y a razón de la gran densidad de ciudad se hace bastante difícil el hacer los traslados caminando

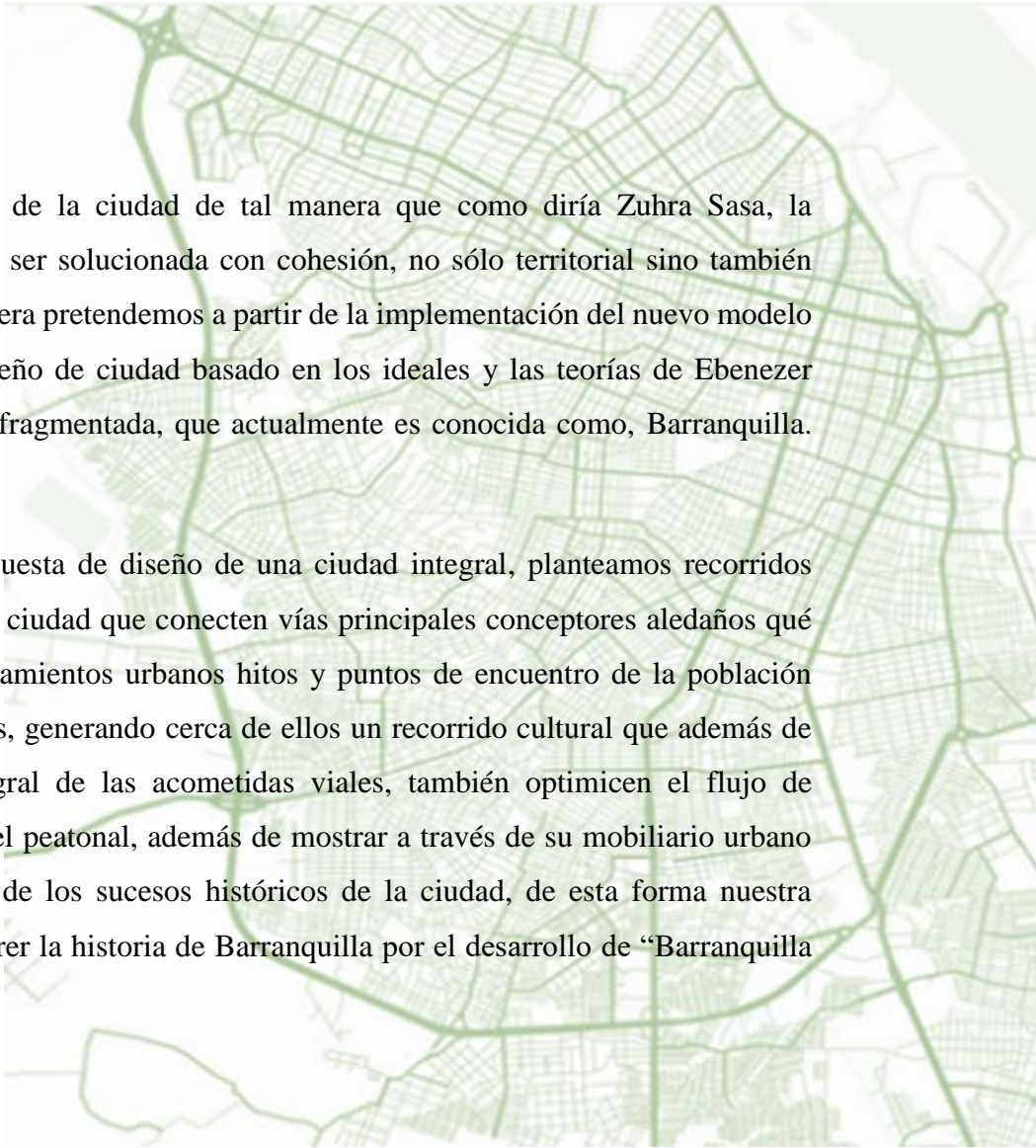
Con respecto al espacio público es imposible negar que Barranquilla ha mejorado, o está haciendo el intento de cambiar en este aspecto, pero tal vez no se están siguiendo los caminos correctos para la actualización de estos, muchos de los parques que se ven en la ciudad son genéricos, y las zonas urbanas no muestran una identidad hacia las personas por conocer la ciudad, muchos de los equipamientos que hoy en día vemos y caracterizan a la ciudad de Barranquilla están establecidos en localidades donde habitan un alto porcentaje de población con un estrato socioeconómico superior a tres, lo cual nos indica que hay una población que está siendo olvidada y la cual hacen parte de un numero grande si nos referimos a densidad,



solo basta con dirigirnos a las periferias de la ciudad para notar la cantidad de población que existe en estratos 1 y 2. A pesar de lo antes mencionado existen diversos proyectos en donde se recuperó el espacio público y se logró que las personas del sector se sintieran apropiados e identificados con la propuesta, uno de los más relevantes fue el proyecto de las escaleras eléctricas de la comuna 13 la cual está ubicada en la ciudad de Medellín; este “simple” proyecto no solo reactiva la economía del barrio, si no que hizo que tanto la clase obrera, la clase turista y las personas de altos recursos tuvieran un interés por conocer este sector y la historia del mismo.

El tomar el modelo de ciudad jardín para activar el espacio público de la ciudad de Barranquilla no es una idea muy descabellada, puesto que es un modelo que está dentro de la raíz de la ciudad además podemos decir que es una ideología nacida desde un pensamiento o bien podría decirse desde una problemática de ciudad industrializada la cual es Barranquilla. Dentro de los principios de la ciudad jardín está el que las poblaciones se integren y se apropien de las obras públicas, que se tenga voz al momento de diseñar la ciudad y esto soluciona el tema de identidad, puesto que no hay nada que represente más a las personas o la población que su propia historia.

Teniendo en cuenta la principal problemática de la ciudad de Barranquilla, que percibimos a partir del estudio investigativo el desarrollo cronológico de la ciudad de Barranquilla desde sus inicios remotos, siendo un simple lugar de estadías temporales y recorrido entre dos puntos del comercio portuario importante del país y su evolución constante y su crecimiento demográfico progresivo a través de los años en los cuales se desarrolló Barranquilla, no simplemente a nivel territorial sino también a nivel cultural socioeconómico y poblacional de esta forma no sólo aumentaban el número de predios lotes Barrios de la ciudad sino que también se incrementaba mejorado y optimizada los sectores en los que la urbe tenía mayor facilidad económica y en los puntos importantes del intercambio comercial que tenía gran auge en la época de esta forma comprendemos que allí iniciaron las primeras etapas de la fragmentación urbana cuando no se plantean mejoras para la ciudad en general sino simplemente beneficiando algunos del territorio del que hoy es parte el distrito de Barranquilla de esta forma consideramos que es la fragmentación urbana debido a las amplias

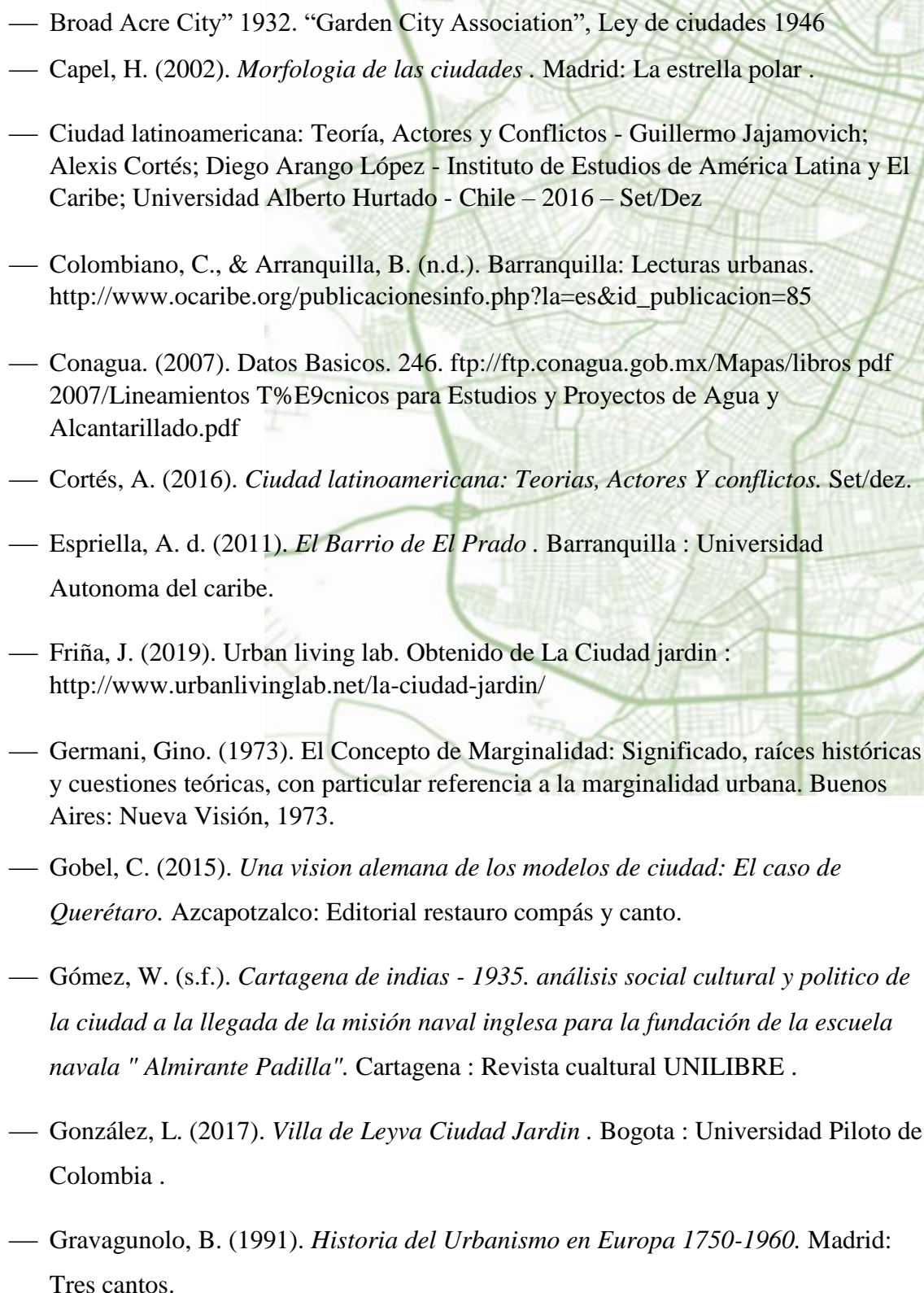


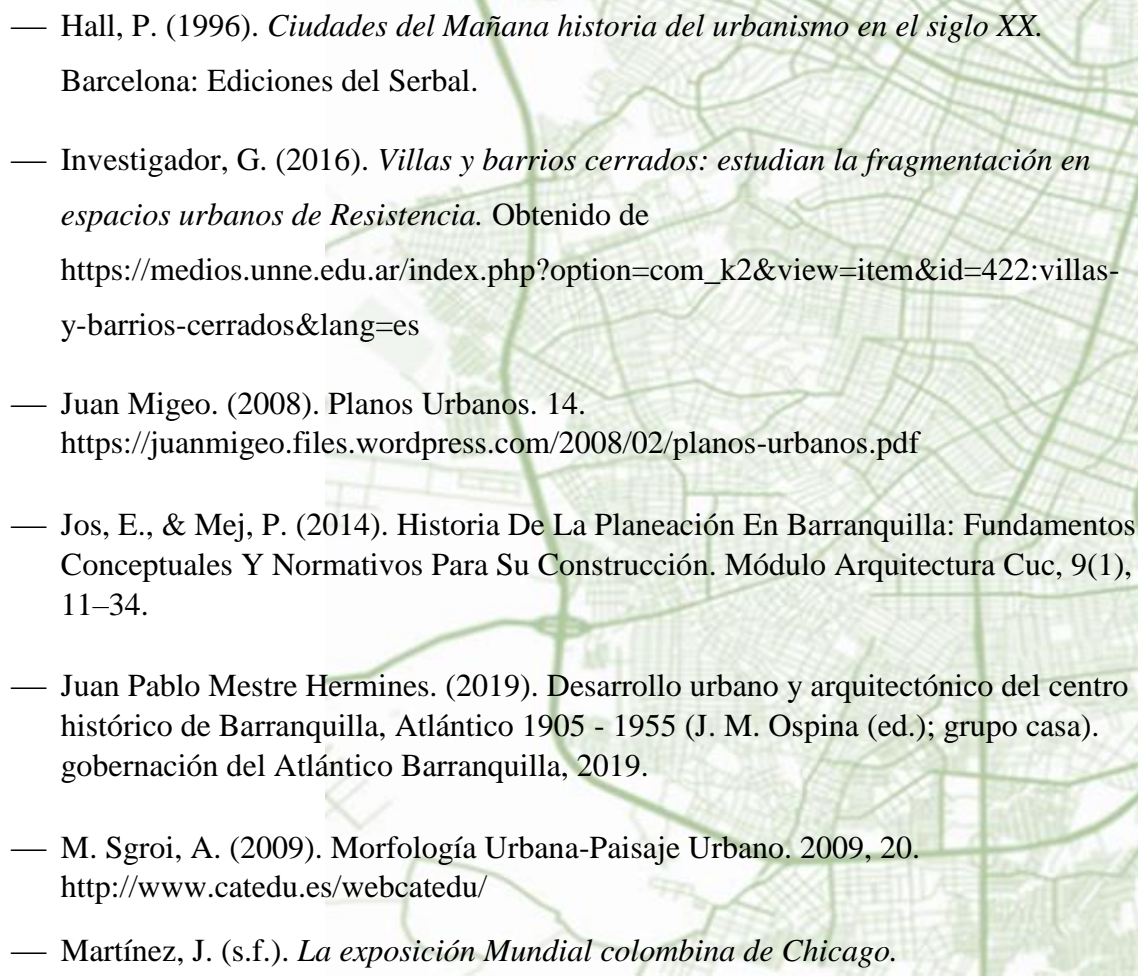
fronteras existentes dentro de la ciudad de tal manera que como diría Zuhra Sasa, la fragmentación urbana debe ser solucionada con cohesión, no sólo territorial sino también social y humana, de tal manera pretendemos a partir de la implementación del nuevo modelo urbanístico o un nuevo diseño de ciudad basado en los ideales y las teorías de Ebenezer Howard integrar la ciudad fragmentada, que actualmente es conocida como, Barranquilla.


Al desarrollar nuestra propuesta de diseño de una ciudad integral, planteamos recorridos urbanos al largo de la de la ciudad que conecten vías principales conceptores aledaños que interacción e incluso equipamientos urbanos hitos y puntos de encuentro de la población barranquillera integrándolos, generando cerca de ellos un recorrido cultural que además de mejorar el desarrollo integral de las acometidas viales, también optimicen el flujo de transporte, principalmente el peatonal, además de mostrar a través de su mobiliario urbano características importantes de los sucesos históricos de la ciudad, de esta forma nuestra propuesta consiste en recorrer la historia de Barranquilla por el desarrollo de “Barranquilla ciudad futura”.

Bibliografía

- Alcaldía de Medellín. (2020). Memorias del patrimonio de medellin. Obtenido de Barrio el Prado: <https://patrimoniomedellin.gov.co/proyectos/barrio-prado/#prado-proyectos>
- Alexander, A., & Soto, S. N. (2017). Escuela de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Departamento de Arquitectura y Urbanismo Maestría en Urbanismo y Desarrollo Territorial – MUDT- Tesis para obtener el título de Maestría en Urbanismo y Desarrollo Territorial – MUDT- “Transformaciones Urbanas.
- Arquitectura, C. (2018). Youtube. Obtenido de Ciudades Utópicas/ La ciudad Jardín : <https://www.youtube.com/watch?v=pUsEBmIxI3Q>
- Asmar, S. (2020). El crecimiento del El Prado: Un Barrio - jardín que marco un hito. *El Heraldó*.
- Barcelona, U. d. (2015). *Cohesión Urbana Bon pastor - Baró de Viver. Proyectos de la mejora de la conectividad urbana*. Barcelona: Biblioteca Bon Pastor .
- Bell, C. (2013). El plan regulador de Barranquilla 1958. Colombia: Universidad nacional.
- Blasco, J. (2011). *URBAN NETWORK*. Obtenido de Nueva York. Forest Hills: Tennis, Suburbanización y Ciudad Jardín: <http://urban-networks.blogspot.com/2011/06/nueva-york-forest-hills-tenis.html>
- Blasco, J. (2011). *URBAN NETWORK*. Obtenido de Nueva York. Forest Hills: Tennis, Suburbanización y Ciudad Jardín: <http://urban-networks.blogspot.com/2011/06/nueva-york-forest-hills-tenis.html>
- Blasco, J. (2012). Urban Network. Obtenido de Washington, del Plan L’Enfant al McMillan Plan y la City Beautiful.: <http://urban-networks.blogspot.com/2012/04/washington-del-plan-lenfant-al-mcmillan.html>
- Borsdorf, A. (2014). *Hacia la ciudad fragmentada. tempranas estructuras de segregadas en la ciudad latinoamerica* . University of Innsbruck.

- 
- Broad Acre City” 1932. “Garden City Association”, Ley de ciudades 1946
 - Capel, H. (2002). *Morfología de las ciudades* . Madrid: La estrella polar .
 - Ciudad latinoamericana: Teoría, Actores y Conflictos - Guillermo Jajamovich; Alexis Cortés; Diego Arango López - Instituto de Estudios de América Latina y El Caribe; Universidad Alberto Hurtado - Chile – 2016 – Set/Dez
 - Colombiano, C., & Arranquilla, B. (n.d.). Barranquilla: Lecturas urbanas. http://www.ocaribe.org/publicacionesinfo.php?la=es&id_publicacion=85
 - Conagua. (2007). Datos Basicos. 246. [ftp://ftp.conagua.gob.mx/Mapas/libros/pdf/2007/Lineamientos T% E9cnicos para Estudios y Proyectos de Agua y Alcantarillado.pdf](ftp://ftp.conagua.gob.mx/Mapas/libros/pdf/2007/Lineamientos_T%C9cnicos_para_Estudios_y_Proyectos_de_Agua_y_Alcantarillado.pdf)
 - Cortés, A. (2016). *Ciudad latinoamericana: Teorias, Actores Y conflictos*. Set/dez.
 - Espriella, A. d. (2011). *El Barrio de El Prado* . Barranquilla : Universidad Autonoma del caribe.
 - Friña, J. (2019). Urban living lab. Obtenido de La Ciudad jardin : <http://www.urbanlivinglab.net/la-ciudad-jardin/>
 - Germani, Gino. (1973). El Concepto de Marginalidad: Significado, raíces históricas y cuestiones teóricas, con particular referencia a la marginalidad urbana. Buenos Aires: Nueva Visión, 1973.
 - Gobel, C. (2015). *Una vision alemana de los modelos de ciudad: El caso de Querétaro*. Azcapotzalco: Editorial restaura compás y canto.
 - Gómez, W. (s.f.). *Cartagena de indias - 1935. análisis social cultural y politico de la ciudad a la llegada de la misión naval inglesa para la fundación de la escuela navala " Almirante Padilla"*. Cartagena : Revista cuultural UNILIBRE .
 - González, L. (2017). *Villa de Leyva Ciudad Jardin* . Bogota : Universidad Piloto de Colombia .
 - Gravagunolo, B. (1991). *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*. Madrid: Tres cantos.

- 
- Hall, P. (1996). *Ciudades del Mañana historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Investigador, G. (2016). *Villas y barrios cerrados: estudian la fragmentación en espacios urbanos de Resistencia*. Obtenido de https://medios.unne.edu.ar/index.php?option=com_k2&view=item&id=422:villas-y-barrios-cerrados&lang=es
- Juan Migeo. (2008). Planos Urbanos. 14. <https://juanmigeo.files.wordpress.com/2008/02/planos-urbanos.pdf>
- Jos, E., & Mej, P. (2014). Historia De La Planeación En Barranquilla: Fundamentos Conceptuales Y Normativos Para Su Construcción. Módulo Arquitectura Cuc, 9(1), 11–34.
- Juan Pablo Mestre Hermine. (2019). Desarrollo urbano y arquitectónico del centro histórico de Barranquilla, Atlántico 1905 - 1955 (J. M. Ospina (ed.); grupo casa). gobernación del Atlántico Barranquilla, 2019.
- M. Sgroi, A. (2009). Morfología Urbana-Paisaje Urbano. 2009, 20. <http://www.catedu.es/webcatedu/>
- Martínez, J. (s.f.). *La exposición Mundial colombiana de Chicago*.
- Mellado, L. C. (2018). Continuidad Rambla. 60(4).
- Memories, U., Of, D., & Urban, T. H. E. (2015). OF THE CITY OF BARRANQUILLA : STRATEGIES FOR ITS SOCIAL. 15(2), 32–38.
- Mestre, J. (2019). *Desarrollo urbano y arquitectónico del centro de historico de Barranquilla* . Barranquilla: Seria Atlántico Histórico.
- metropole?, J. A. (2017). Silvia Wolf. CPC, 217-232.
- moderna, L. c. (1997). *David Ringrose*. California: Manuscripts 15.
- Padilla, S. (2020). *Del Proyecto Urbano al Proyecto de espacio público participativo: Un enfoque Historico*. Barranquilla: Modulo Arquitectura CUC.
- Peinado, M. (2001). *Ciudades - Jardín: Un modelo desfigurado*. Madrid.

- 
- Sánchez, L. (2003). *Barranquilla: Lecturas urbanas*. Colombia: Observatorio del caribe colombiano, Universidad del Atlántico.
 - Ramon, J. (1946). *Barranquilla su pasado y su presente*. Barranquilla : Segunda Edición.
 - Soto, J. (2015). *El crecimiento urbano de las ciudades: Enfoque desarrollista, autoritario, neoliberal y sustentable*. Paradigma economico.
 - Szupiany, E. (2018). La ciudad fragmentada. Una lectura de sus diversas expresiones para la caracterización del modelo latinoamericano. *Estudios sociales contemporaneos* , 100-116.
 - territorial, P. d. (2012). *Manuela del espacio publico*. Barranquilla .
 - Valencia, A. H. (s.f.). *La identidad urbana como categoria de analisis*. Medellin: Universidad Pontifica Bolivariana .
 - Winfield, F. (2013). *Urbanismo y Modernidad: La influencia de las ciudades en Mexico: 1921-1930*. Veracruzana: Universidad de Veracruzana.
 - Zambrano, F. (s.f.). *La ciudad en la historia*. Bogota : Universidad Nacional de Colombia .
 - Zárate, M. (s.f.). *Conceptos practicas en geografia humana*. Madrid: Editorial Universitaria Ramon Areces.



